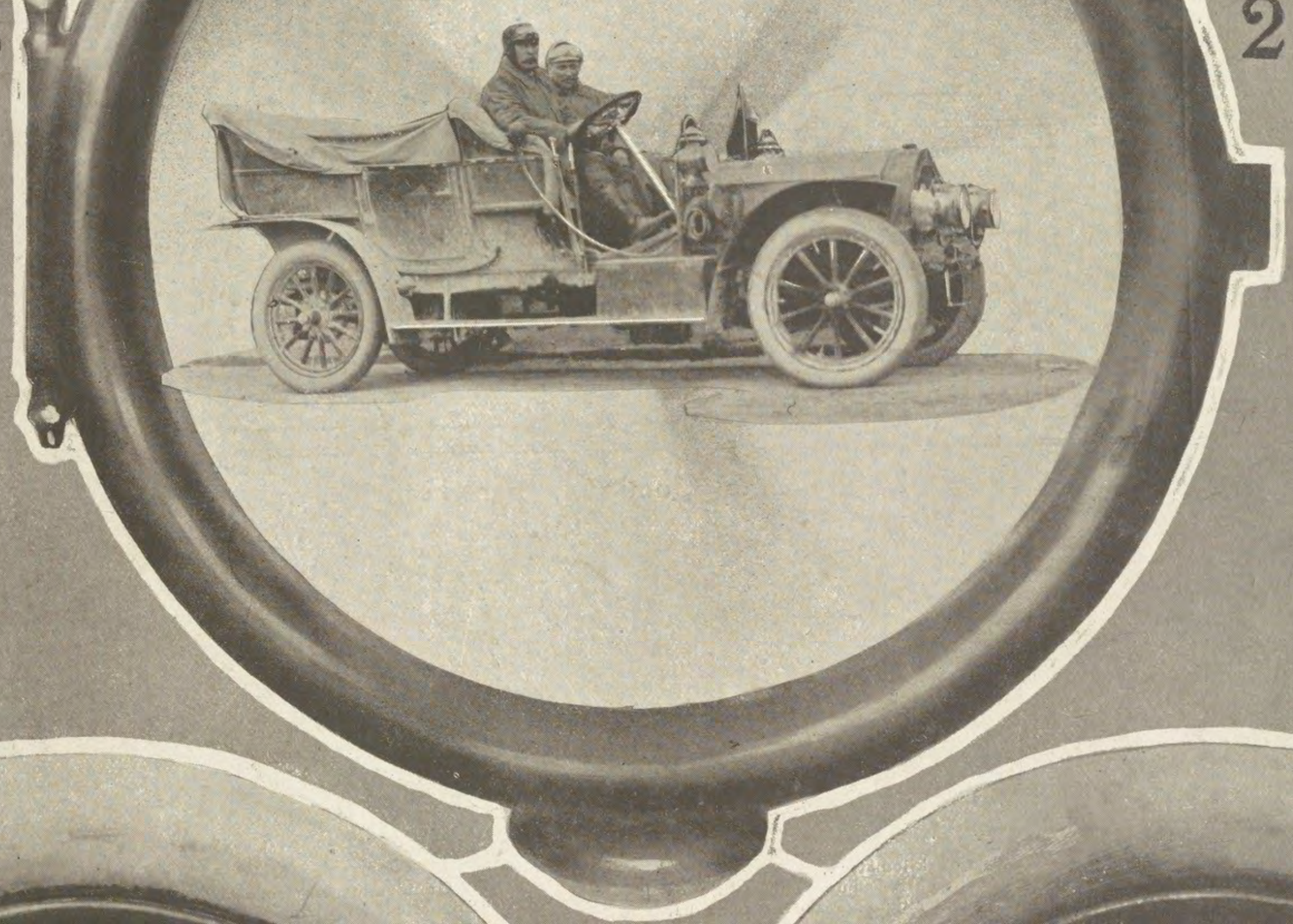
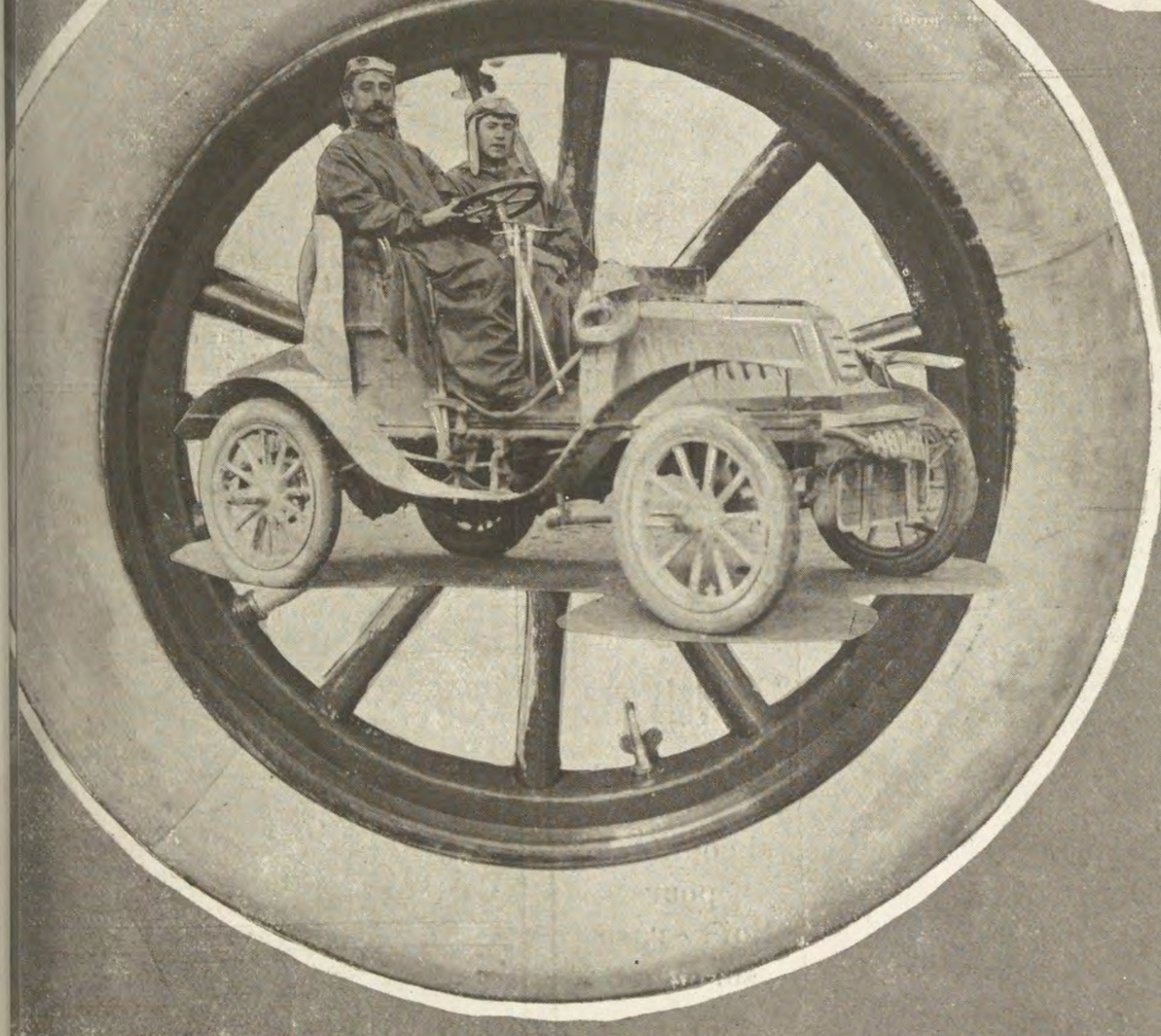
9e Année ⌀ N° 416 — 50 centimes — 8 Septembre 1906 ⌀ Tous les Samedis.

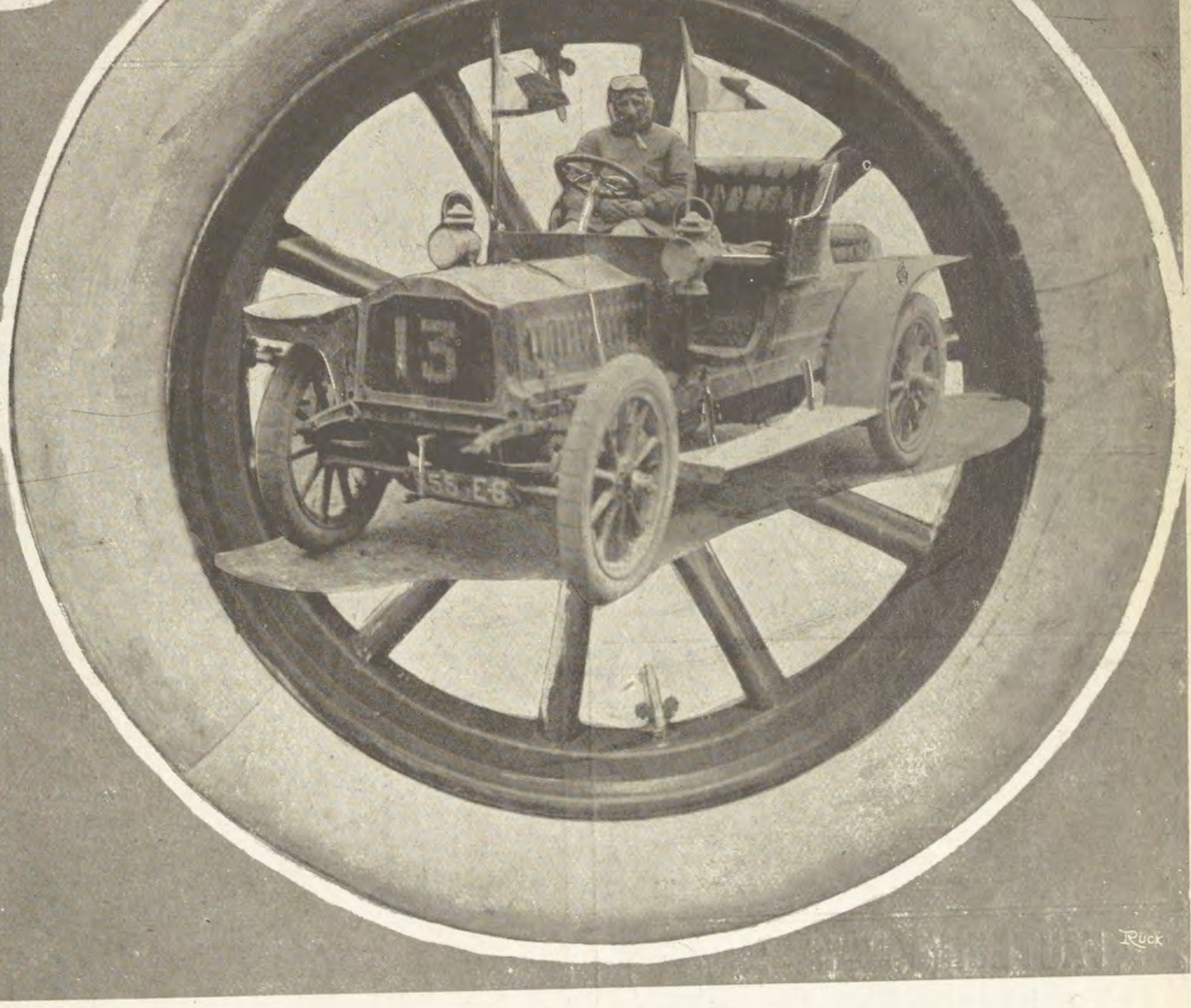
LA VIE AU GRAND AIR

La Coupe du Matin



24 Heures à la Nage





Ruck

ublications Pierre Lafitte & Cie
sais tout ⌀ Fermes & Châteaux ⌀ Femina
usica ⌀ Le Petit Magazine ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀
& 11, Avenue de l'Opéra ⌀ Paris

LES TROIS VOITURES DE DION-BOUTON

de Didier, Pellegrin et Bardin, classées premières *ex aequo* dans la Coupe du *Matin*, sans aucune pénalisation, étaient munies de pneus cuir *SAMSON* et de lanternes " *PHARES DUCELLIER* ".

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 fr.
Etranger .. .. 28 fr.
Changement d'adresse . 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MOTO NAPHTA

PREMIERE ESSENCE DU MONDE
1er Prix du Concours
de Carburants
de l'Automobile Club
de France

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 MOIS
A L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, PARIS (2me).
(CATALOGUE FRANCO).

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

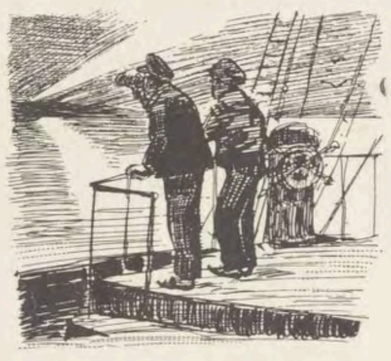
En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse
2 fr. le flacon de 100 comprimés — EXIGER LA MARQUE : VICHY-ÉTAT

Etablissements Bergougnan & Cie
PNEU
LE GAULOIS
Clermont-Ferrand

E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

SAVON
A L'**EAU**
LUBI
4 francs la Boîte de 3
EN VENTE PARTOU
Parfumerie **LUBIN**
11, Rue Roya
PARIS.

La Semaine Comique, par Henriot.



A bord.
— On dirait qu'il marche, ce phare !
— Il marche, en effet, mais c'est un *Phare Ducellier* d'une automobile qui se promène sur la côte !

— Ça ?... c'est un kilomètre...
— C'est gros !... dire qu'une automobile en avale comme ça cent cinquante à deux cents par jour!

Grandes manœuvres.
— A la baïonnette !... et tâchez de percer les pneus de l'automobile du général en chef ennemi !

— La course de 6.000 kilomètres est faite pour constater non pas la solidité à toute épreuve de nos voitures, mais l'endurance des gens qui sont dessus...

PHOTOGRAPHES
GUILLEMINOT
PAPIER CITRATE
la pochette **0,75**
0,80
la pochette
PAPIER BROMURE

Nouveauté !!!
LES PLAQUES et Papiers de la **S·I·P** au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demande*

COMPTOIR BISONTIN
M. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à manivelles. *Envoi Fco du Catalogue*
à rampes, monté sur ressorts.

Pneu-Cuir IMPERFORABLE **SANS PEUR** Pneu Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

LE **"MERVEILLEUX"** SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

MERVEILLEUX !! le Savon VIBERT FRÈRES et comme il porte bien son nom !!!..
Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament quen se barbifiant avec le MERVEILLEUX *ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir!..*
VIBERT FRÈRES_PARIS

N'oubliez pas d'emporter en voyage votre Savon LE "Merveilleux" si pratique et si commode pour qui se rase soi-même

En Vente : Coiffeurs, Bazars, Couteliers, Herboristes et Magasins de Nouveautés
Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

DÉFIEZ-VOUS, M
de l'action nocive du temps. — Prenez tou
au coucher deux dragées de ROMASTINE E
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPE
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mand
Laboratoires **BOUTY**. 1, Rue de Châteaudr

HERNIE GUÉ

par le Nouveau BANDAGE
Accepté p. la Société de Chir
Recommandé p
Membres du Corps
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible s
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver
Par sa pression constante il mène à la guérison Env
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Ho

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

SANTAL MIDY
INOFFENSIF
Supprime Copahu, C
Liquides astring
QUÉRISON RA
et rapide des ma
contagieuses ; tr
cace dans les ma
de la vessie : cystite
catarrhe, hémat
113, faub. St-Honoré

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

8 Septembre 1906 — N° 416
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

(Plaque Lumière)

M. DUMOND, CLASSÉ PREMIER DANS LA COUPE DU *MATIN*

La Coupe du Matin, *qui s'est terminée le 28 août, était une épreuve réservée aux voitures de touristes. La voiture* Bayard-Clément, *munie de pneumatiques* Dunlop, *de M. Dumond, répondait, mieux que toute autre, à cette dénomination. C'est, en effet, sur sa propre voiture qui faisait, depuis plus d'un an, son service, l'hiver dans Paris, l'été sur les grandes routes, que le gendre du grand constructeur Clément a pris part à l'épreuve. On avait simplement transformé sa carrosserie limousine en une carrosserie ouverte. M. Dumond a couvert les 6.000 kilomètres du parcours en véritable amateur, sans une seconde de pénalisation, et a été classé premier, prenant, en même temps, la première place de sa catégorie.* (Voir l'article page 656.)

APRÈS LA COUPE DU *MATIN*

28 voitures ont réussi à mener à bien la gigantesque randonnée de 6.000 kilomètres que leur imposait le règlement de la Coupe du *Matin*, donnant ainsi une preuve remarquable de leurs hautes qualités ▪ Sept d'entre elles terminent sans aucune pénalisation, et ce leur est un brevet d'excellence

C'est le mardi 28 août, après vingt-six journées d'un voyage coupé seulement de 24 heures de repos, que sont rentrés dans la capitale les concurrents de la Coupe du *Matin*.

Durant six mille kilomètres, la France leur avait fait un accueil que méritait à la fois la crâne assurance avec laquelle ils s'étaient engagés dans cette épreuve, l'admirable entrain avec lequel ils l'avaient supportée, et la haute et indéniable valeur mécanique de tous les véhicules de cette caravane du Progrès.

Paris, le 28 août, leur a souhaité la bienvenue d'aussi cordiale façon. Tous ces hommes, ceux qui ont participé effectivement à la manifestation comme ceux qui en avaient été les préparateurs silencieux à l'usine, comme les organisateurs diligents du *Matin*, tous savent présentement la reconnaissance qu'on leur a. C'est la bonne parole qu'ils furent prêcher par les routes de France. Rien de plus juste qu'il aient été à l'honneur, au retour de cette croisade !

Paris, dans sa chaude réception, leur a prouvé qu'il savait distinguer dans de telles initiatives et dans de tels dévouements, les vieilles qualités de la race française, renouvelées et revivifiées par notre chère et grande industrie automobile.

Les sept Héros

On sait que sept concurrents ont pu satisfaire pleinement aux dures exigences d'un règlement impitoyable, fait qui en dit plus que de longs discours sur l'état de perfection de la mécanique automobile d'aujourd'hui.

Impuissants à départager ces lauréats, nous décidâmes, car on m'avait fait l'honneur de m'appeler à faire partie du jury de la course, de les considérer comme *ex æquo* et de leur attribuer à chacun un septième des 25.000 francs de la Coupe du *Matin*.

Voici par ordre alphabétique, la liste des sept vainqueurs :

Bayard-Clément (Dumond) pneus Samson ;
Cottereau et Cie (Paquette);
Darracq et Cie (Sire) ;
de Dion-Bouton et Cie (Pellegrin) pneus Samson ;
de Dion-Bouton et Cie (Bardin) pneus Samson ;
de Dion-Bouton et Cie (Didier) pneus Samson ;
Mercédès (Renaux).

Personne, parmi les automobilistes fervents, ne s'étonnera de voir ainsi briller une Bayard-Clément au premier rang. Quelques détails que nous allons donner feront encore briller d'un éclat plus vif la performance de ce merveilleux véhicule.

M. Dumond, son conducteur, est le gendre du grand constructeur français. A. Clément. Il a participé en véritable amateur à la Coupe du *Matin*, heureux d'y trouver l'occasion de satisfaire sa passion pour la photographie. Point de joli site que M. Dumond n'ait cliché, point de ville que ce touriste éclairé n'ait visitée de manière à en conserver un souvenir précis et vivace. Sa 24-chevaux était une voiture avec laquelle il roulait depuis plus d'un an, l'hiver dans Paris, l'été sur les routes de France. Pour la Coupe du *Matin*, on l'a seulement munie d'une carrosserie découverte, au lieu de la confortable limousine qui l'habille ordinairement. En fait, cette Bayard-Clément a accompli, en se jouant, une prouesse extraordinaire, qui suffit à faire d'elle une voiture hors de pair.

Une seconde Bayard-Clément, obligeamment prêtée par un client fidèle, était engagée. Elle termina avec une pénalisation insignifiante et, la voiture de Renaux à part, finit en tête de la sixième catégorie.

Au total, succès merveilleux pour les puissantes usines A. Clément.

Une Darracq est première : encore un résultat prévu pour tous ceux qui ont mis le pied, ne fût-ce qu'une fois, dans l'admirable usine de Suresnes. Fait intéressant : cette petite 10-chevaux Darracq à deux cylindres qui a ainsi couvert sans aucune défaillance les 6.000 kilomètres de routes, point toujours bonnes et souvent montagneuses, est du type des fiacres Darracq que nous verrons circuler l'an prochain dans Paris. On voit qu'ils ont fourni par avance des preuves de nature à satisfaire les plus difficiles, sans compter que cet exploit ne saurait manquer d'influer sur les décisions des compagnies de fiacres automobiles.

Voici maintenant, groupés en lot compact, trois de Dion qui terminent sans aucune pénalisation. La victoire de Puteaux est nette : une 8-chevaux, une 12-chevaux, une 24-chevaux dont chacune enlève la première place de sa catégorie, c'est un triomphe indiscutable.

Beaucoup s'y attendaient : les usines de Dion, dont la réputation, qui date des temps héroïques de l'automobile, va constamment en progressant, se sont taillé la part du lion. On sait d'ailleurs que ces voitures ont d'autant plus de chance de triompher que l'épreuve présente plus de difficultés. La qualité de leurs aciers est proverbiale, leur montage impeccable, leur mise au point sans rivale.

Antidérapants et roues élastiques

Une catégorie Roues avait été prévue par le réglement : elle a réuni, côté bandages, deux concurrents Néron et Vulcan et côté agencement propre de la roue, trois concurrents que nous connaissions déjà, puisqu'ils avaient pris part au concours de roues élastiques organisé en avril dernier par notre confrère l'*Auto*.

Tous deux ont fait brillante figure, et se sont comportés de telle manière qu'on peut dire que l'antidérapant a brillamment et définitivement gagné sa cause. A noter, que ce sont deux voitures de cette catégorie qui ont fait les premières leur entrée à Paris. Les Vulcan avaient mis une certaine coquetterie à terminer premières. Elles y ont réussi. Dans la catégorie endurance, les antidérapants Continental ont fini premiers sur la seule voiture qui les avait adoptés.

Des trois roues élastiques en présence, deux demandaient leur élasticité à un plateau central de caoutchouc (Garchey et Soleil), la troisième, E. L., que nous avons déjà eu l'occasion de décrire ici même, fait intervenir trois cercles de caoutchouc à section lenticulaire placés à la périphérie. Au point de vue théorique, la dernière solution est préférable, mais l'élasticité de la roue E.L. est loin d'être aussi prononcée que celle des deux autres systèmes.

Tant d'éléments complexes interviennent dans le fonctionnement d'une roue élastique qu'il est difficile, dangereux même de porter sur elles un jugement définitif. Cependant, un fait est certain : si on veut bien se reporter d'une douzaine d'années en arrière, on constatera, sans parti-pris, que les débuts de la roue élastique ont été plutôt meilleurs que ceux du pneumatique. Je continue à penser fermement qu'elle a l'avenir pour elle. En tous cas, une chose est actuellement certaine ; jusqu'à des maxima de 60 à l'heure qui peuveut correspondre à une moyenne commerciale de 40, la roue élastique est parfaitement recommandable et en dépit d'une légère différence dans le prix d'achat, plus économique que le pneumatique.

Les constructeurs intéressés me permettront sans doute un conseil : le gros écueil, dans leurs systèmes, provient d'une chose qui ne dépend pas d'eux. L'affirmation peut surprendre, mais c'est de la bande pleine que je veux parler. Il faudra perfectionner son système d'attache et augmenter sa résistance propre. Il y aurait certainement intérêt à augmenter la largeur de cette bande, de façon à obtenir une plus grande surface de contact avec le sol. En l'état actuel des choses, la direction s'affole aisément, et l'arrière vole un peu sur la route.

La Coupe du *Matin* a été une éclatante consécration des mérites du Tri-Car.

Un constructeur audacieux et plein d'initiative avait engagé deux Tri-cars dans l'épreuve de notre confrère le *Matin*. On pensa généralement qu'il jouait une grosse partie.

Lancer ainsi, sur 6.000 kilomètres, deux petits véhicules transportant effectivement deux voyageurs et munis d'un mignon petit moteur de 2 chevaux 3/4, pouvait paraître à beaucoup d'une hardiesse insensée. Les Tri-cars Contal s'en sont tirés à leur entier honneur. Non seulement les deux mototris engagés terminent l'épreuve dans des conditions plus qu'honorables, mais encore l'un d'eux était encore premier du classement général après vingt étapes.

Mais imposer à ces légers véhicules une moyenne commerciale de 25 à l'heure, dans les parcours excessivement durs de l'Auvergne et du Dauphiné, c'était leur demander une chose matériellement impossible. Ils n'ont cependant encouru que des pénalisations insignifiantes.

On conviendra de bonne foi que le résultat obtenu est splendide et qu'il fait le plus grand honneur au constructeur et aux conducteurs. Je dirai même au voyageur transporté, car on ne peut appeler un voyage d'agrément que celui qui consiste à faire 6.000 kilomètres accroupi à l'avant de ces petites machines qui rasent de si près le sol. Cette cause des véhicules légers et économiques m'a toujours trop séduit pour que je ne sois pas personnellement heureux d'enregistrer cette victoire à son actif.

La Coupe du *Matin* nous fournit matière à amples reflexions

47 véhicules prirent le départ de la Coupe du *Matin* : dans ce nombre étaient comprises deux motocyclettes qui ne réussirent, ni l'une ni l'autre, à terminer la première étape, et ce, par suite d'accidents. On ne saurait en tenir compte légitimement.

Sur les 45 concurrents demeurant en présence, 28 bouclèrent brillamment leur Tour de France. Ce pourcentage d'arrivants est très honorable, mais si on étudie les répartitions par catégories, les résultats obtenus sont inégaux.

La Coupe du *Matin* fut, il faut le dire et malgré que la formule paraisse dangereuse, la faillite des grosses voitures. Dans les 7 premières du classement général 6 sont munies de moteurs d'une puissance inférieure à 24 chevaux. Au-delà, tous, sauf un, encourent des pénalisations, parfois sévères, et un nombre imposant s'est trouvé ne pouvoir achever l'épreuve.

Cet enseignement est précieux : puisse-t-il enrayer un peu le courant dangereux qui entraîne l'acheteur vers les 60 et 80 chevaux. Ces voitures sont coûteuses en pneumatiques et ne permettent pas, en dernière analyse, sur route gardée, des moyennes de marche sensiblement supérieures à celles des 24-chevaux ; enfin, leurs conditions de fonctionnement sont plus aléatoires que celles de ces dernières.

N'eût-elle fourni que cette constatation que la Coupe du *Matin* nous serait déjà précieuse ; mais elle a accompli une besogne plus haute et plus importante. Elle a exercé une influence heureuse sur la diffusion de l'idée automobile, elle a éloquemment démontré ses possibilités et ce lui est un titre excellent à notre reconnaissance.

C. Faroux.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Au lieu d'attendre à la fin de l'année, comme nous l'avions fait jusqu'ici, nous avons préféré, pour faciliter les recherches, établir une table des matières à la fin de chaque semestre.

Nous adresserons gratuitement, à ceux de nos abonnés qui nous en feront la demande, la table des matières de la Vie au Grand Air *du premier semestre de 1906. Tous nos lecteurs peuvent se la procurer dans nos bureaux, 9, avenue de l'Opéra, contre la somme de 0 fr. 25.*

LA COUPE DU *MATIN*

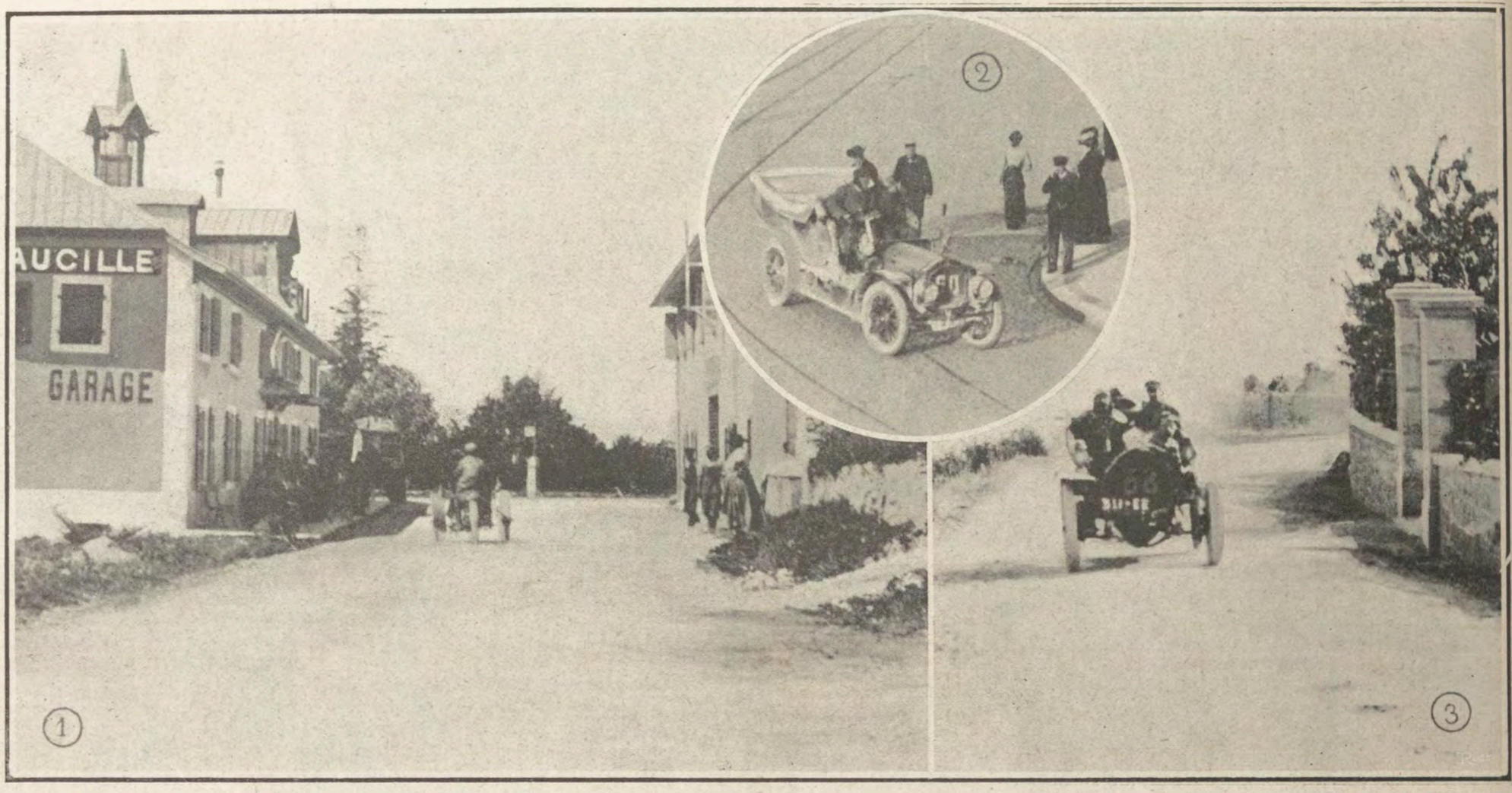
(Clichés de nos envoyés spéciaux.)

Les *Darracq* sur la route.

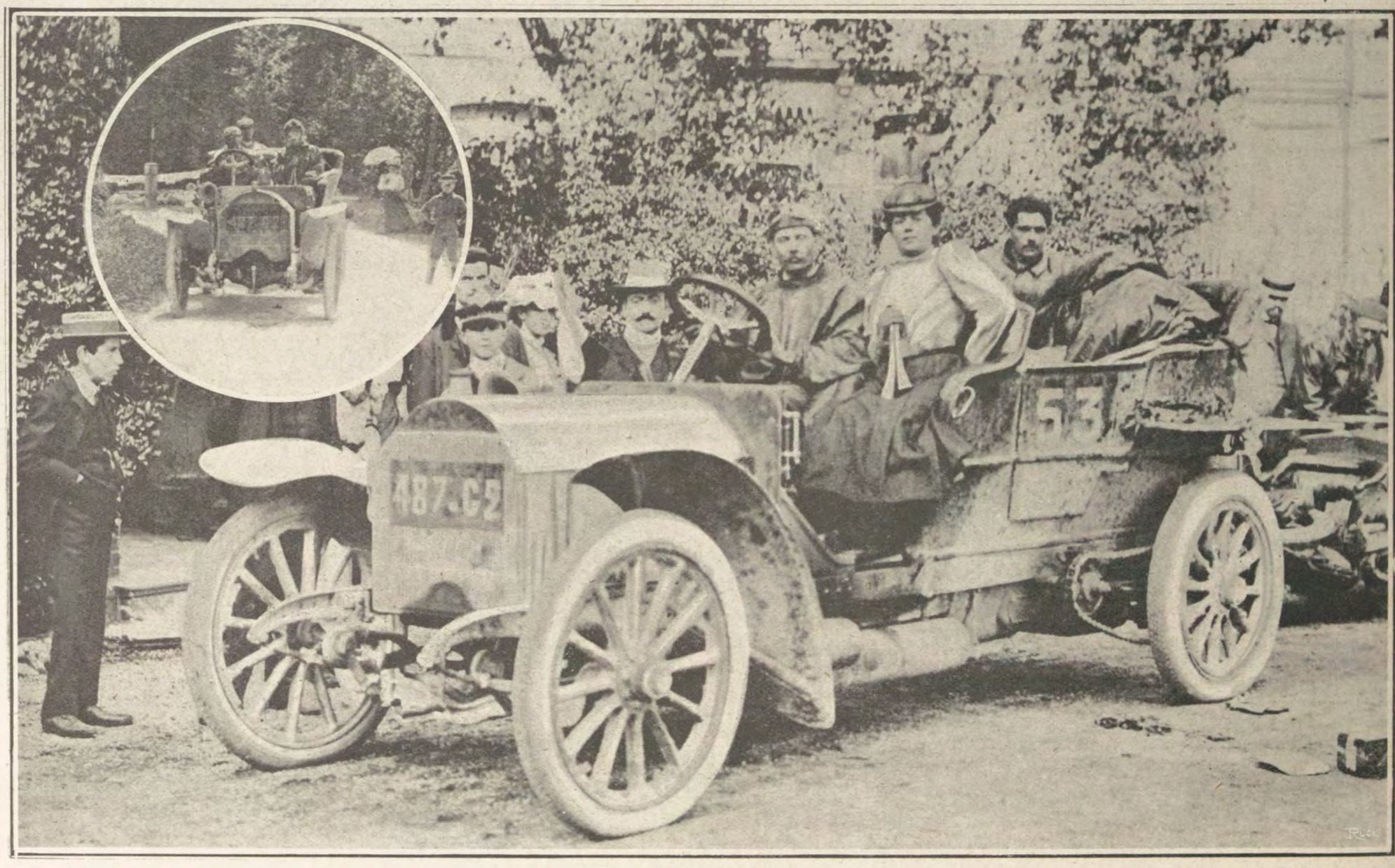
1. *Nieuport, passant à Rouen.* — 2. *Aublanc, sur le boulevard Maritime, au Havre.* — 3. *Siaud, dans le col de la Faucille.* — 4. *Sire, classé premier, sans aucune pénalisation, sur pneumatiques* Dunlop.

Les quatre voitures *Darracq* ont couvert les 6.000 kilomètres dans d'excellentes conditions et sont rentrées à Paris en parfait état. Celle de Sire s'est classée première et a pris la première place de sa catégorie.

LA COUPE DU *MATIN*



1. Pons, au sommet du col de la Faucille ; il est rentré à Paris sans avoir manqué aucune étape, sur son tricar, muni de pneumatiques cuir antidérapant Samson. — *2 Didier, au col de la Faucille, classé premier sur* de Dion-Bouton, *pneumatiques cuir antidérapant* Samson. — *3. Nieuport, au col du Sappey ; a terminé le parcours sur sa* Darracq, *pneumatiques cuir antidérapant* Samson.

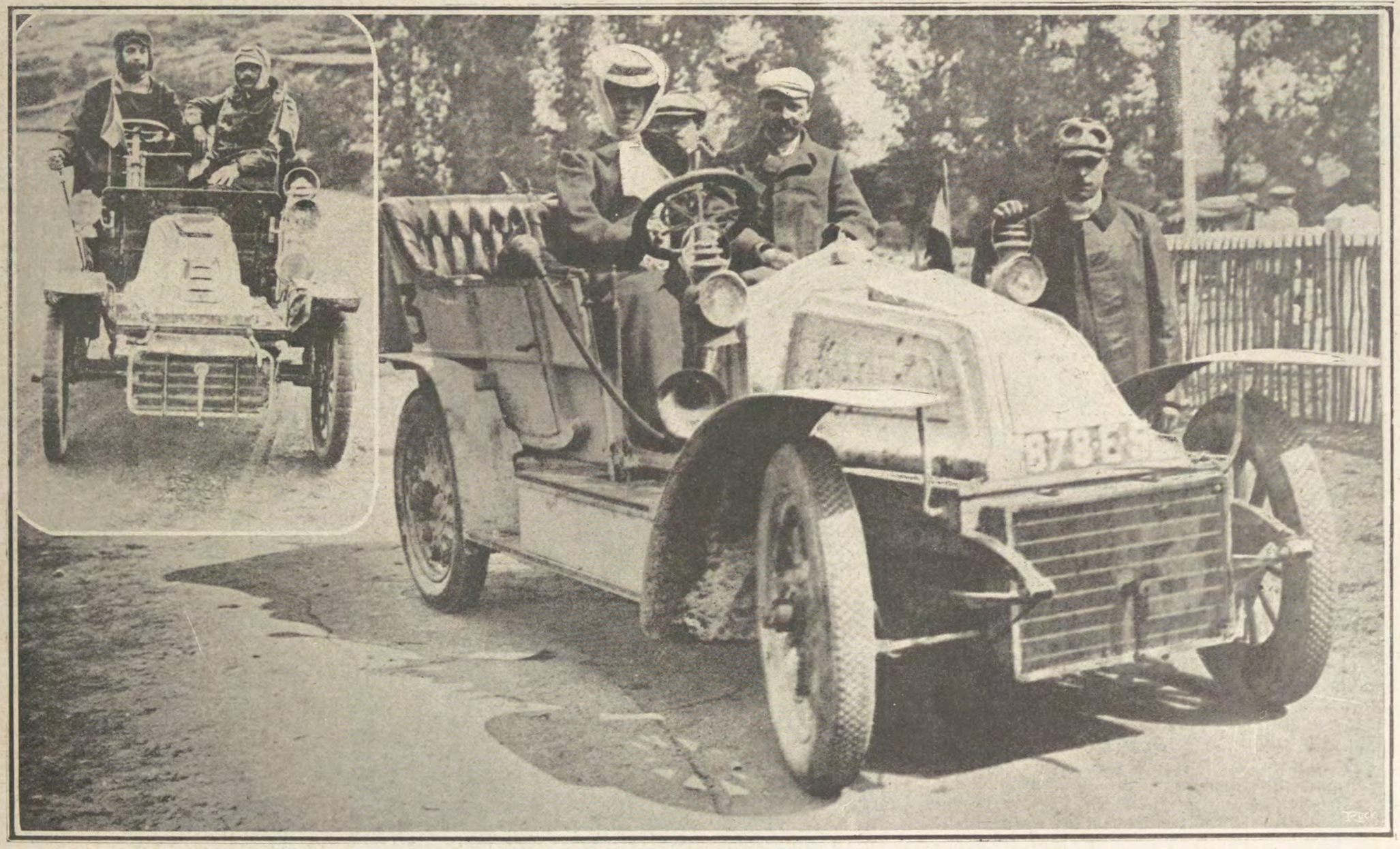


Renaux, classé premier, a fait les 6.000 kilomètres en compagnie de sa jeune femme.

Sur trois voitures de la même marque en ligne, une seule, celle dont nous donnons la photographie, était montée sur le célèbre antidérapant rouge ferré Continental. *Elle seule aussi, sur ces trois voitures, ne s'est pas pénalisée. Pilotée par M. Renaux, elle gagna la sixième catégorie, et, en accomplissant les 6.000 kilomètres du parcours, à 40 kilomètres à l'heure, elle réalisa encore la meilleure moyenne de l'épreuve. M. Renaux constata, en cette occasion, que l'antidérapant rouge ferré* Continental, *chauffait moins qu'un pneu ordinaire.*

LA COUPE DU *MATIN*

1. Les voitures, à l'arrivée, furent rangées sur le boulevard Poissonnière, où elles restèrent exposées pendant un jour et demi. — 2. Pellegrin, au Havre, classé premier, sur de Dion-Bouton, *pneumatiques cuir antidérapant* Samson. *— 3. Après avoir été pesées au pont de Neuilly, les voitures étaient gardées au rond-point de la Défense, en attendant l'heure du défilé vers Paris.*



Les *Vulcan* à l'arrivée.

Comme dans le Concours du bandage, en 1905, les deux voitures munies du pneu cuir Vulcan *sont arrivées les deux premières à Paris. Ce sont les seuls pneumatiques de la course ayant été poinçonnés et que, par suite, il n'a pas été possible de changer en cours de route. Après les 6.000 kilomètres du parcours, ils étaient encore en excellent état.*

LES BARQUES AUTOMOBILES

par J. MIRAL

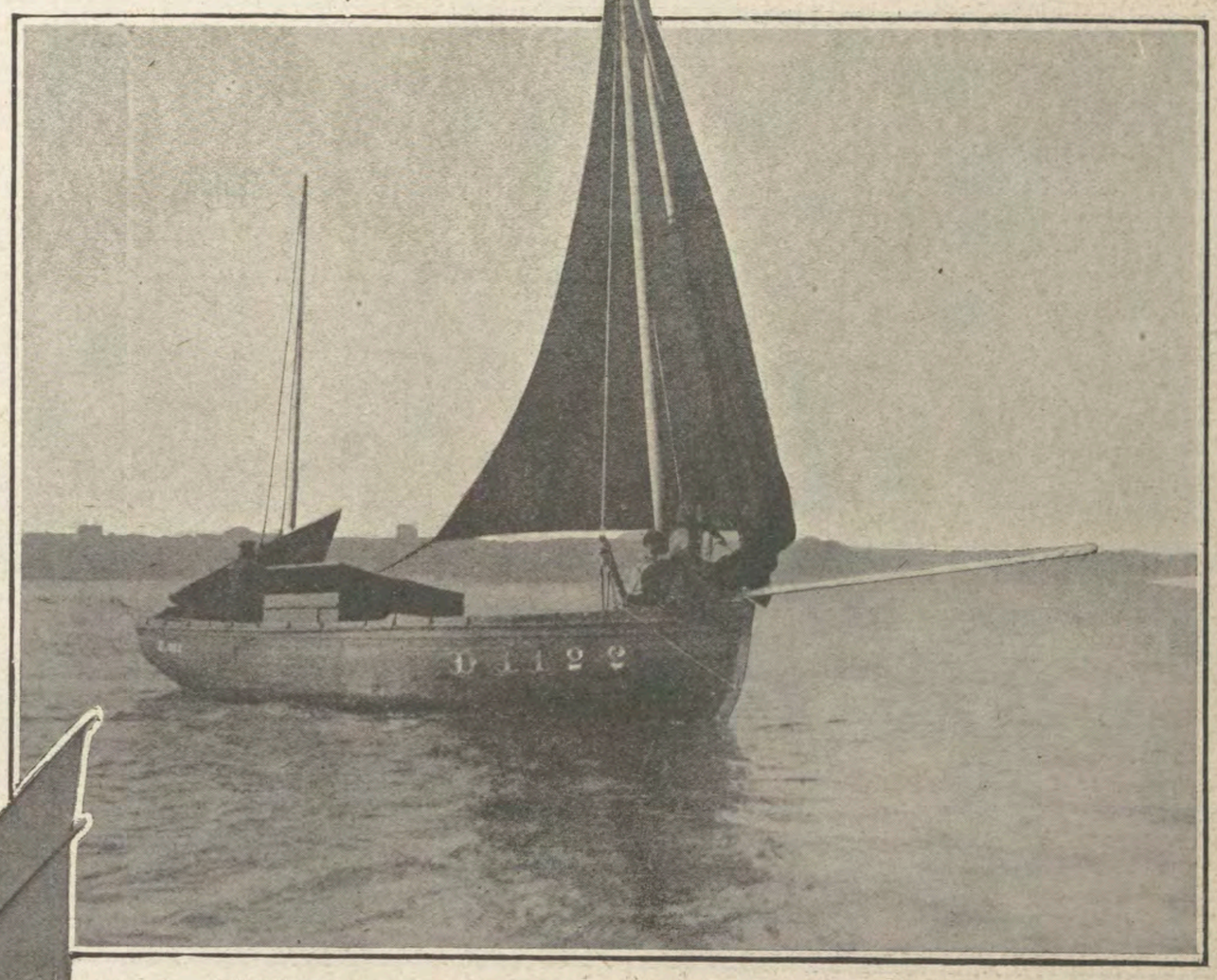
En créant le Prix du Yacht Club, le duc Decazes a voulu démontrer l'utilité du moteur à explosions dans les barques de pêche

DEPUIS tantôt un an que l'on déplore la décadence du canot automobile, bien des lignes ont été écrites, bien des efforts ont été faits pour tenter d'insuffler un peu de vie à ce malheureux sport, qui semble, à l'heure présente, bien près de disparaître.

Je n'entreprendrai pas ici le procès du canot automobile, pas plus que celui de ses amis trop dévoués, qui, jouant un peu le rôle de la mouche, ont contribué à le laisser s'enliser davantage. Mais enfin, que demandait-on au canot automobile ? De démontrer les avantages que présente le moteur a explosions sur la machine à vapeur. Les vitesses phénoménales enregistrées étaient-elles bien utiles à atteindre ? Au point de vue « sport et spectacle » oui, au point de vue purement utilitaire... non, du moins je ne le crois pas. Le canot automobile ne devait servir qu'à la diffusion de l'idée, il devait être l'origine d'applications multiples, applications utilitaires surtout.

D'aucuns l'avaient bien compris, et depuis longtemps déjà des idées nombreuses avaient été émises. Malheureusement, si certaines furent sages... et par conséquent jamais mises a exécution, d'autres, plus ou moins fantaisistes, comme celle de cet ingénieur qui voulait créer une flotte de canots torpilleurs, aiguillèrent le Yachting automobile vers le cul-de-sac dans lequel il s'est maintenant enfoncé.

Pendant ce temps, tout autour de nous, à l'étranger, la navigation automobile faisait son chemin. Dans les ports d'Allemagne, des vedettes faisaient un service régulier ; en Danemark, le gouvernement apprenait aux pêcheurs les avantages qu'ils pouvaient retirer d'un moteur placé dans une barque de pêche, il facilitait à ces mêmes pêcheurs l'achat de ces mêmes moteurs.



L'Araok-Atao.
Ce bateau de pêche, qui n'avait qu'un moteur de 15 HP, a néanmoins fourni une très belle course, terminant second.

Dinard-la-Belle.
Avec son moteur de 23 HP, Dinard-la-Belle *s'est classée troisième, à près d'une heure de l'*Araok-Atao.

Mais notre brave pêcheur est d'une mentalité spéciale. Il répugne à ne pas vivre comme ont vécu son père et son grand père. Il veut ignorer le progrès.

Il fallait montrer à ces modernes saint Thomas, que l'heure est venue de changer toutes ces vieilles habitudes. C'est dans cette idée que le duc Decazes, vice-président du Yacht Club, et M. Robert Lebaudy dotèrent de 20.000 fr., de 5.000 fr. une épreuve spéciale aux barques à moteur auxiliaire, qui, sous le nom de Prix du Y. C. F., fut courue le 29 août.

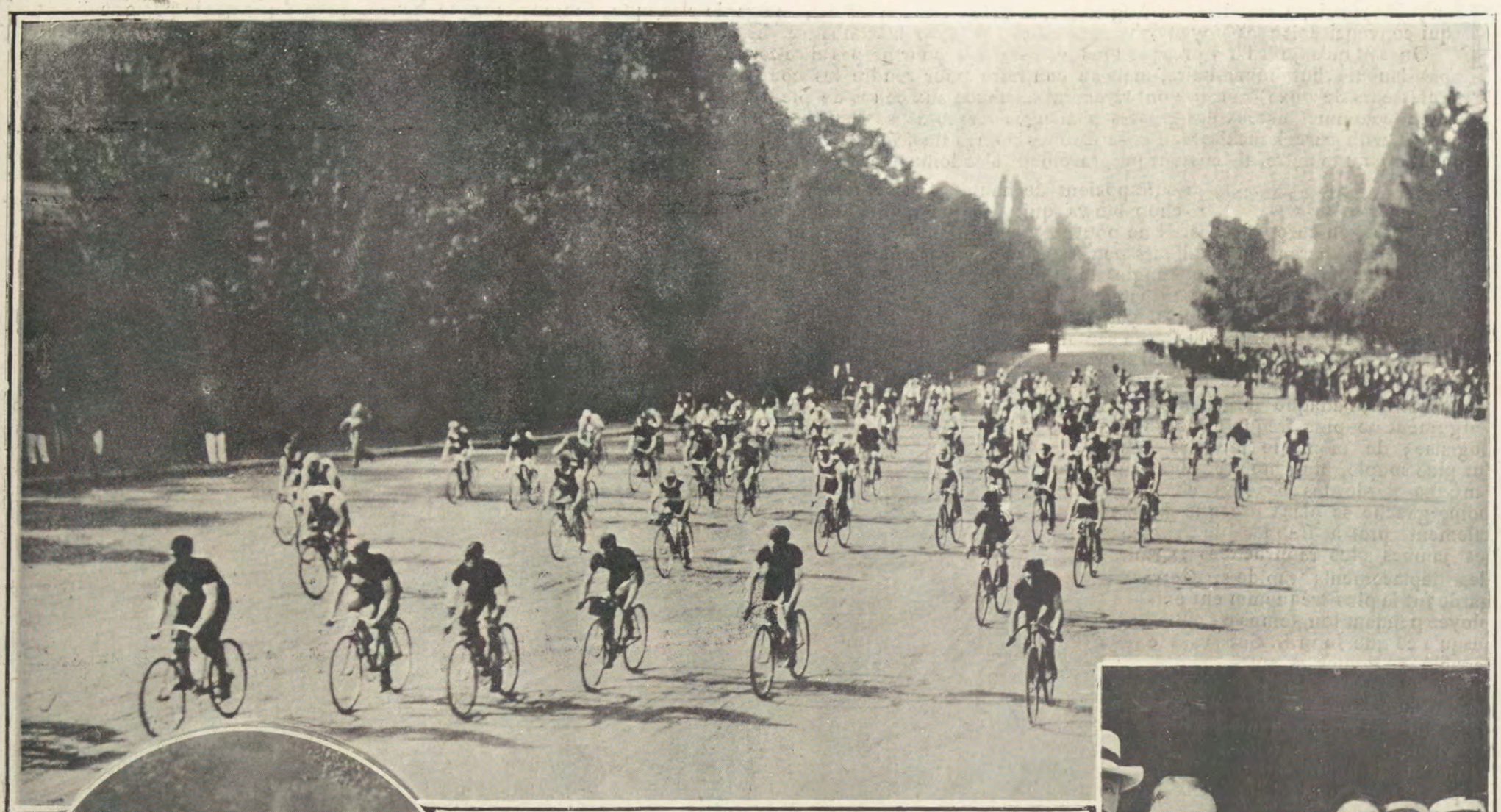
Mais, cette fois, ce ne fut plus la routine des pêcheurs que les organisateurs eurent a combattre. Comme si, par le seul fait qu'il y avait, dans leurs barques, des moteurs, les concurrents s'étaient sentis animés de cet esprit sportif dont bien souvent on a eu à se plaindre, les réclamations éclatèrent de tous côtés contre un des bateaux engagés, et tout comme des coureurs a pied, six engagés sur neuf décidèrent la grève et trois barques seulement purent couvrir quelque 60 milles, soit 111 kilomètres environ. Comme il est de coutume, ce fut le bateau dont le moteur était le plus puissant qui gagna, *la Glaneuse* appartenant à un sardinier de Douarnenez. Derrière lui se classèrent dans l'ordre *Araok-Atao* et *Dinard-la-Belle*.

Nos pêcheurs vont-ils bénéficier de l'idée nouvelle ? Il faudra encore faire un grandeffort, mais peut-être verra-t-on un jour la condition de nos pêcheurs changer. Ce jour-là, les précurseurs pourront se réjouir, et c'est, de tout cœur, la grâce que je leur souhaite.

J. MIRAL.

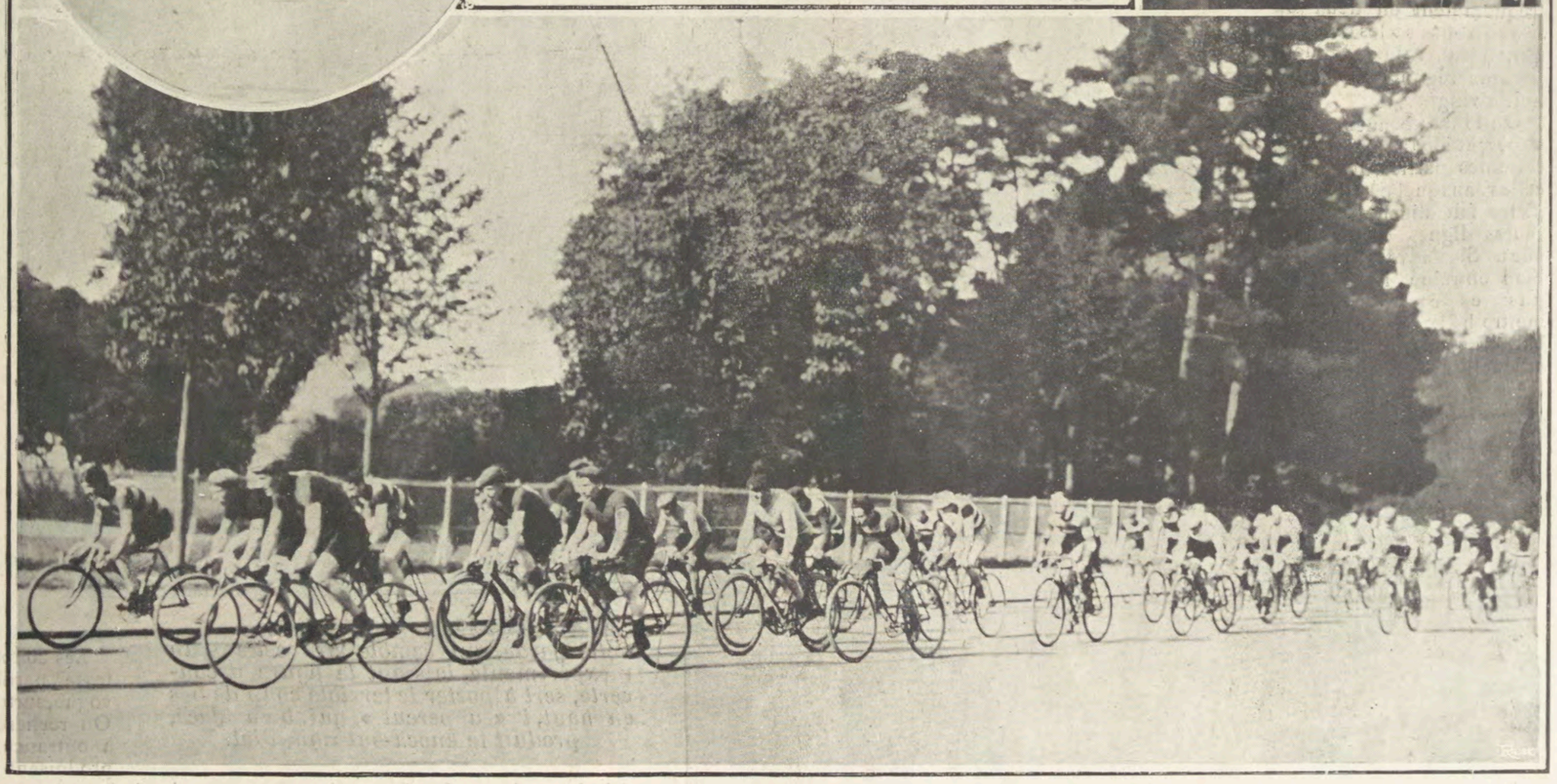
La *Glaneuse*, sardinière de Douarnenez.
La Glaneuse, *munie d'un moteur de 40 HP, a remporté la victoire, en accomplissant les 110 kilomètres du parcours en 11 h. 33 m., ce qui représente une vitesse de 11 kilom. 500 à l'heure. C'est un bateau de 14 mètres de long sur 3 m. 80 de large.*

LE GRAND PRIX PEUGEOT



Le départ.
98 coureurs prirent le départ, à 8 h. 10. L'épreuve avait lieu autour de l'hippodrome de Longchamp, et se courait sur 100 kilomètres.

MM. Peugeot, les sympathiques directeurs des célèbres usines de Valentigney, ont fait disputer pour la première fois, dimanche, une grande course cycliste autour de Longchamp. Des éliminatoires courues dans toute la France avaient qualifié pour cette épreuve les meilleurs cyclistes de province.



Un passage.
Le peloton de tête, au 60e kilomètre. Le numéro 7 est celui du vainqueur, Novo, de Nice, qui gagna, par 3 longueurs.

Avant les 50 kilomètres.
Aux 50 kilomètres, une bombe avertira les coureurs doublés qu'ils doivent descendre, 36 concurrents resteront en présence.

M. Peugeot et Novo.
M. Eugène Peugeot, un des directeurs de la célèbre usine et le promoteur de la grande course, félicite le vainqueur, Novo, qui couvrit les 100 kilomètres, en 3 h. 3 m. 53 s.

GARDES DE BOXEURS

En boxe, ce qui importe le plus c'est la garde. Notre collaborateur passe en revue les principales,

Il n'y eut jamais, à vrai dire, en Angleterre, et quoi qu'on en ait dit, une garde classique, toujours chaque boxeur adopta une garde personnelle et qui convenait soit à ses moyens physiques, soit à sa façon de combattre. Les règles, les coutumes et les obligations du combat déterminent la garde.

On sait qu'aujourd'hui presque tous les combats, pour ne pas dire tous, ont lieu avec des petits gants, en général de trois onces, et cela non pas dans un but humanitaire, mais au contraire pour rendre les coups plus violents. En effet, le défaut des coups de poings (supériorité que les professeurs de boxe française ont rarement attribuée aux coups de pied) est qu'ils blessent souvent la main qui les délivre. Celui qui ne frappe pas avec le sommet osseux des grosses phalanges risque de se faire plus de mal qu'il n'en fait à l'adversaire. Autrefois le combat avait lieu exclusivement « with bare knuckles », c'est-à-dire les poings nus, il fallait que ceux-ci frappassent bien d'aplomb avec la partie que je viens d'indiquer ; frappant avec une autre, ils eussent pu gravement s'endommager.

Les anciens boxeurs anglais " early boxers ". Ils frappaient de haut en bas et leurs coups ressemblaient ainsi à ces chop-blows qui, quoique peu usités dans la boxe moderne, sont très utiles de près, en corps à corps. Il ne pouvait y avoir grande science, ni grande précision dans ce jeu ; les adversaires cherchaient d'ailleurs peu à parer et encore moins à frapper aux endroits spécialement sensibles, comme par exemple l'angle de la mâchoire ; ils se meurtrissaient à tour de bras un peu au hasard, et le plus résistant finissait par l'emporter.

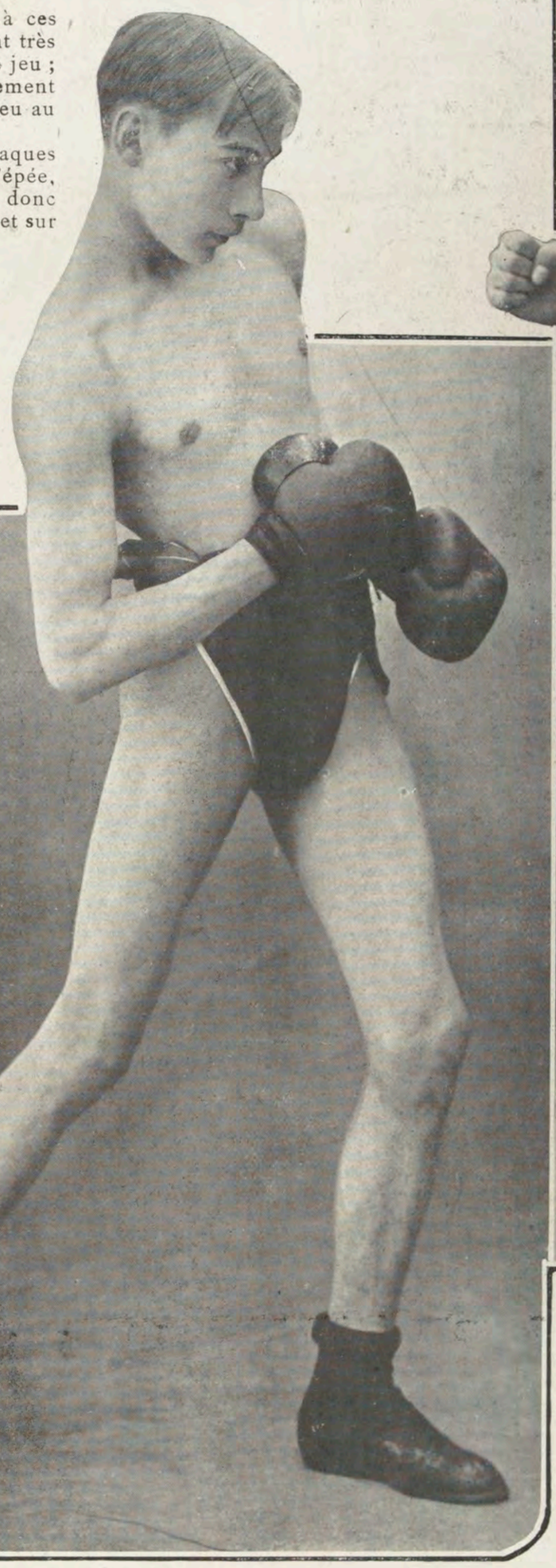
Les combats de cette époque se passaient toujours, ou presque, sur du vrai terrain. Ces attaques directes envoyées du poing gauche en sautant ou en se fendant, un peu à la manière d'un coup d'épée, qui arrivent avec tant de rapidité si l'on a un sol ferme et élastique sous les pieds, ne pouvaient donc exister ou presque. Lorsque les combats eurent lieu presque exclusivement dans des salles closes et sur un plancher, l'attaque de vitesse devint l'argument le plus fréquent de la boxe anglaise ; de même le jeu des jambes fut plus souple, plus mobile, plus sautillant. La garde des boxeurs changea, le poing gauche se plaça presque horizontalement, prêt à frapper de vitesse et les jambes plus rapprochées permirent des déplacements rapides. Cette garde fut la plus fréquemment employée pendant longtemps et même jusqu'à ce que John L. Sullivan, le terrible « fighter » américain eut découvert l'art du « knock-out ». Jusqu'à lui les combattants ne visaient guère à telles parties de la figure ou du corps plutôt qu'à telles autres.

La recherche du Knock-Out. Sullivan, qui était une brute fieffée, mais un combattant beaucoup plus intelligent qu'on ne l'a écrit, recherchait dès le début d'un combat certains endroits, comme l'angle droit et gauche de la mâchoire, la carotide, le rein gauche, etc. A cela il dut sa gloire, car il terminait fréquemment en deux ou trois « rounds » les combats qui, jusqu'à lui, duraient presque régulièrement dix-huit à vingt.

On l'imita beaucoup. On s'aperçut alors qu'en réalité certaines parties du corps, celles auxquelles il vient d'être fait allusion, étaient seules dignes d'être frappées. Si l'adversaire était bien entraîné, il ne fallait pas espérer le mettre hors de combat en le frappant ailleurs qu'à ces endroits. On vait l'épuis meurtrir, non le jete sensible à dès le début combat.

La garde de Young Corbett.

Boxeur très scientifique, Young Corbett cherche à placer des coups décisifs, tout en conservant une garde très défensive.



La garde de Kid Mac Coy.

Cette garde, qui semble être celle d'un inexpérimenté, laissant la figure découverte, sert à porter le terrible coup de bas en haut, l' « uppercut », qui, bien placé, produit le knock-out immédiat.

Les coups de poing vitesse perdirent alors vogue, surtout en Amérue. On rechercha le knocbut à outrance et raremen produisent-ils un. Dans le américain moderne c'est le « swing », ce coup demi-circulaire horizontal, en lichant, qui joue le plus grand rôle. C'est du moins pour placer un swing au endroit que toute la tactique des poings s'exerce. Aussi la garde changea-t-elle gulièrement, et certains boxeurs américains présentèrent des attitudes cocass qui eussent bien surpris des champions d'il y a vingt ans. Jeffries, le terrible lourd est typique à cet égard ; en garde écrasée, les poings étrangement place n'est qu'un piège à swings ; tout son jeu consiste à provoquer une attaque dir et à la recevoir par un swing. Bob Fitzmmons lui aussi a, en garde, les bras

Par J. JOSEPH-RENAUD

pour lesquelles a posé le jeune Georges Leclerc, fils du brillant successeur de Charles Lecour.

…méricaine.

…Mac Govern. On …tete la première …re. Elle est anti-…fique.

D'ailleurs il est inté-essant pour chacun de rouver une attitude de éfense qui convienne t à ses moyens phy-iques et à son tempé-ament. Celui qui recherche surtout les oups de poings ne peut se placer comme elui qui recherche surtout les coups de ieds.

La garde est une chose essentiellement ersonnelle. On ne boxe pas comme on ame.

Il n'y a pas de position conventionnelle. 'athlète choisit celle qui lui plaît davantage. Celui qui a des parties du corps plus sensibles ue d'autres les garantira avec plus de soin. Un autre qui ne craint pas les swings, et qui herche surtout à frapper, choisira une garde ouverte qui lui donnera plus de facilité pour acer le coup dur.

Nous ne pouvions mieux faire que de reproduire les gestes des principaux boxeurs. Le jeune eclerc l'a fait avec précision, et le lecteur se rendra compte ainsi de la variété des gardes.

J. JOSEPH-RENAUD.

écartés du corps mais il les place un peu plus bas que Jeffries, car l'endroit qu'il cherche à atteindre est le plexus solaire. Sur ses photographies il prend ses gardes plus classiques, — notez d'ailleurs que les photographies donnent rarement la véritable attitude de combat des boxeurs professionnels; — ceux-ci choisissent en général celles qui leur permettent de présenter leur anatomie sous l'aspect le plus favorable et de bien mettre en lumière et en saillie leurs meilleurs muscles.

Kid Mac Coy, un des plus adroits boxeurs professionnels de cette époque, a une garde qui semble tout à fait celle d'un inexpérimenté, nul cependant, n'est plus difficile à atteindre, car sa science d'esquive est prodigieuse. Cette garde semble d'ailleurs entièrement disposée pour ce terrible coup de bas en haut dit du tire-bouchon qui est personnelle à Kid et qu'il exécute avec tant de bonheur.

L'Esquive du swing

L'art du swing étant ultra-perfectionné, le jeu le plus récent, se soucie avant tout de protéger les parties du corps où l'arrivée d'un swing a un résultat définitif. Il serait certes exagéré de prétendre que la garde de Moir, dit « the Gunner » est gracieuse, elle n'est pas moins une excellente et très sûre attitude d'expectative. Un certain nombre de boxeurs que nous avons vus cet hiver au National Sporting Club de Londres ont adopté aussi cette position : le corps est très effacé, la tête se rentre autant que possible entre les épaules et s'incline légèrement à droite; ainsi la carotide, la base de l'oreille et l'angle de la mâchoire se trouvent protégés par les deux épaules. L'avant-bras gauche pend le long du corps, le coude assez en arrière pour protéger le rein gauche ; le bras droit et une partie de son avant-bras garantissent le creux de l'estomac.

Cette attitude ne serait certes pas recommandable pour un homme maigre et long, au contraire elle est parfaite pour les gens trapus et larges comme Moir ; celui-ci, quand il se tient dans cette position, n'est qu'une masse de muscles enchevêtrés. Les endroits sensibles sont complètement cachés et il est à l'abri de tout coup de surprise.

Nous n'avons pas besoin de faire remarquer combien toutes ces gardes sont défectueuses au point de vue strictement pratique, c'est-à-dire à celui du combat dans la rue; elles seraient mauvaises encore pour un combat de ring si l'on supprimait les nombreuses conventions, c'est-à-dire s'il était permis de frapper plus bas que la ceinture. Toutefois, constatons que la garde américaine est plus sérieuse peut-être à ce point de vue spécial que l'ancienne garde anglaise où le bras allongé presque complètement pouvait être saisi et retourné avec tant de facilité.

L'attaque de vitesse.

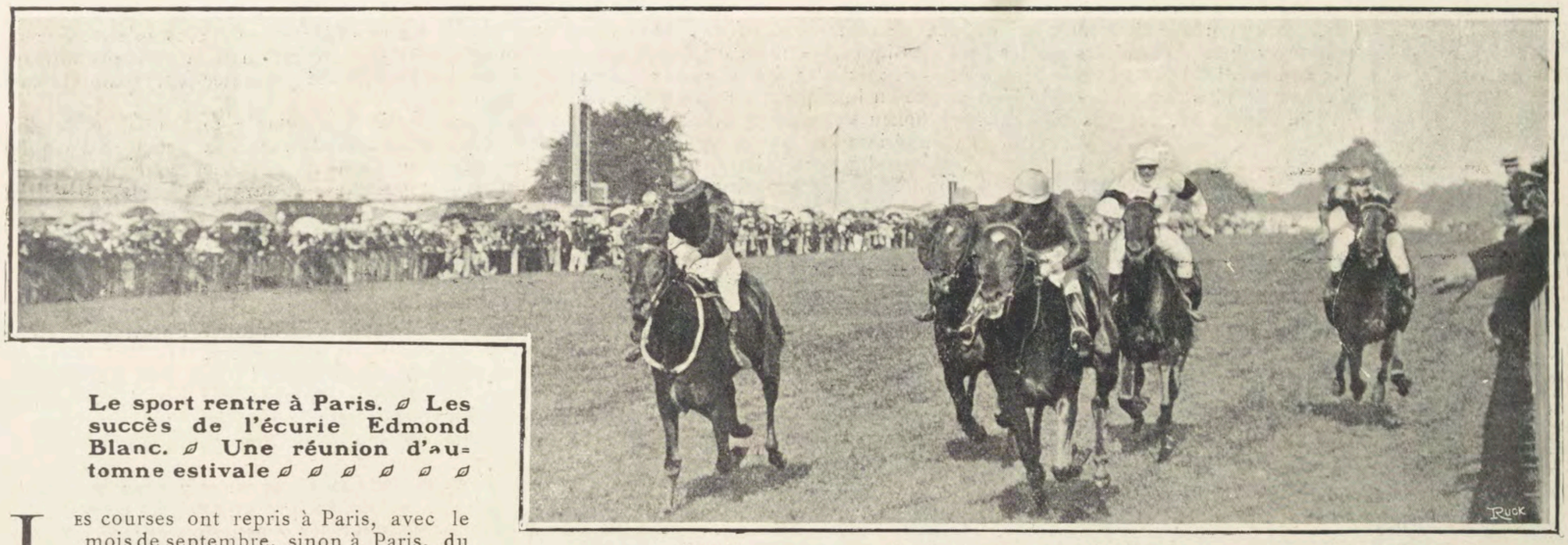
Le jeu des jambes souple, le poing gauche presque horizontal, permettent une grande rapidité dans les coups et dans les esquives. C'est la garde favorite de Jeffries.

(Plaques Lumière).

La garde anglaise.

Le corps effacé, la tête rentrée entre les épaules protégent la carotide, la base de l'oreille, l'angle de la mâchoire et évitent le knock-out.

LA RÉOUVERTURE DE CHANTILLY



Kinsalé — La Nonina — Hélène — Pimlico — Péroraison

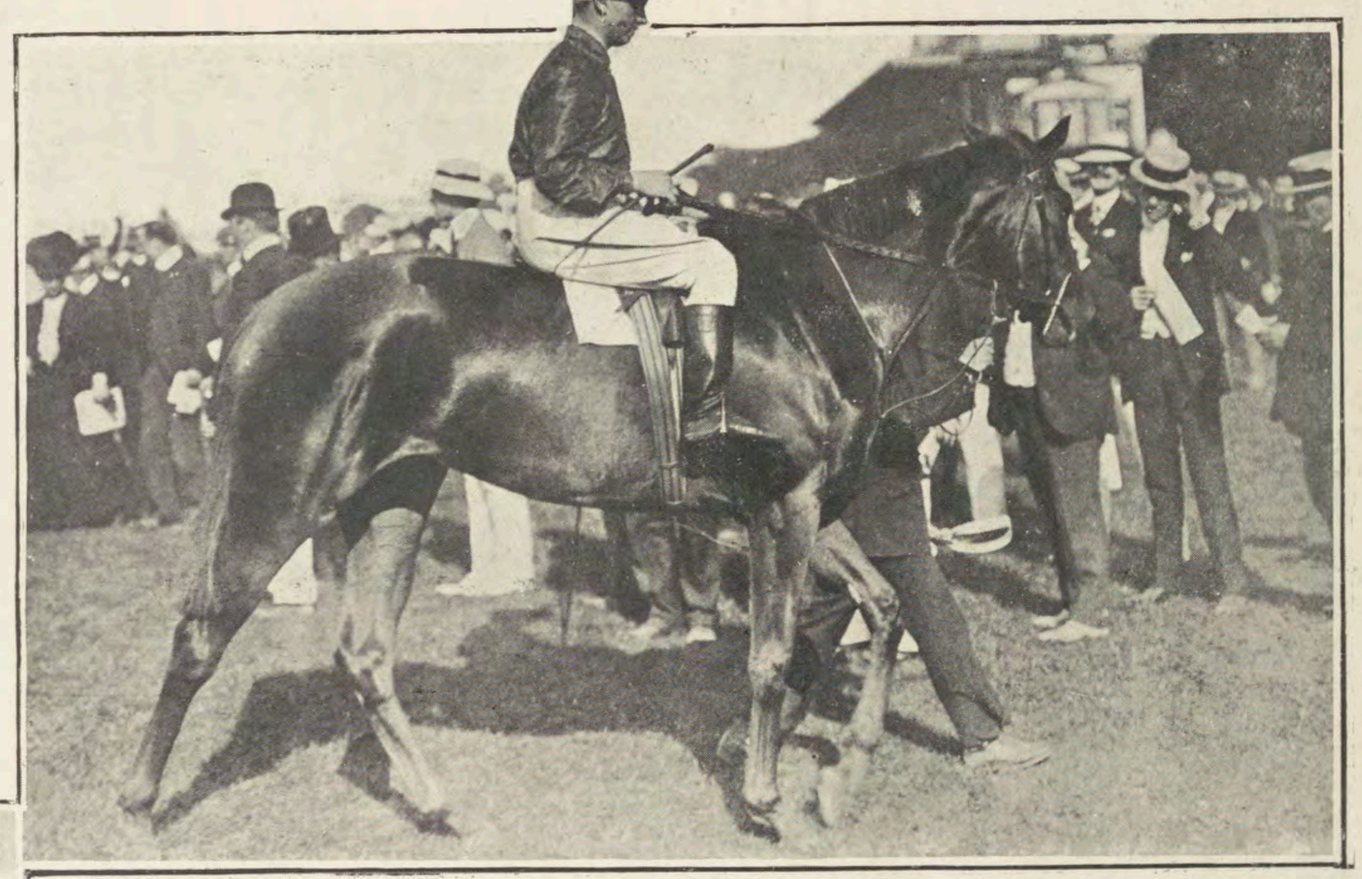
Le Deuxième Critérium (8.000 francs. — 1.100 mètres.)

Kinsalé, Pimlico et Hélène ont galopé dès le signal, en tête du peloton, terminé par Péroraison. Devant les tribunes, Hélène se détachait et gagnait d'une longueur, malgré un rush énergique de Kinsalé.

Le sport rentre à Paris. ⌀ Les succès de l'écurie Edmond Blanc. ⌀ Une réunion d'automne estivale ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Les courses ont repris à Paris, avec le mois de septembre, sinon à Paris, du moins à Chantilly. Mais ce voyage est si court que tous les amateurs de sport hippique sevrés d'épreuves depuis longtemps se sont rendus en foule à la réouverture. C'est par une chaleur sénégalienne que s'est donnée cette réunion dite d'automne. Mais peu importait aux sportsmen, puisqu'ils assistaient à des courses intéressantes. Au cours de cette journée se sont révélées deux pouliches dont les débuts furent brillants et qui peut-être fourniront des cracks. Ce sont les deux vainqueurs du deuxième critérium, Hélène, à M. Edmond Blanc, et Kinsalé, à M. Maurice Romanet. Helène était inédite. C'est la sœur d'Ajax et d'Adam. Comme ses aînés elle est très puissante et galope avec beaucoup d'aisance. Elle a réussi à battre Kinsalé, fille de Perth et de Kingali. Mais cette pouliche revenait dans un rush foudroyant, avec un cœur qui fait les grandes juments, et ne succombait que d'une longueur. Il sera bon de revoir ces deux bêtes aux prises avec les chevaux de leur génération. Peut-être décevront-elles nos espoirs ? Mais leur course de dimanche permet d'être optimiste à leur égard. M. Ed. Blanc a triomphé aussi dans le Prix de la Rochette, avec Sidia, mais ses couleurs ont été battues dans le premier critérium, où Ouadi Halfa s'est vu prendre la première place par Pernod, à M. Aumont, mais c'est un poulain de valeur qui prendra sa revanche.

J. M.



Hélène, gagnante du Deuxième Critérium.

Pouliche al., par Flying-Fox et Amie, à M. Edmond Blanc, montée par G. Stern, a gagné le Deuxième Critérium, dans un très bon style.

Phryné — Légitimée — Sidia — Bayadère — Toïa — Madge

L'arrivée du Prix La Rochette (2.0000 francs. — 1.100 mètres.)

Nourrice, du côté de la pelouse. Légitimée, au centre. Madge, avec Toïa, du côté du pesage, se sont maintenues en tête jusque devant les tribunes, où Madge et Toïa se détachaient. A la distance, Madge avait le commandement, lorsque Sidia survenait et prenait l'avantage, devant Madge, à une longueur, et Légitimée à 3/4 de longueur.

LES " BOL D'OR " DE 1906

Cornet.
Gagnant de Paris-Roubaix 1906, deuxième de Bordeaux-Paris.

Pottier.
Le vainqueur du Tour de France 1906, et le spécialiste des courses derrière tandems.

Petit-Breton.
Un autre T. d. F. Un des héros des six jours. Recordman de l'heure sans entraîneurs.

Jaeck.
Ses prouesses sur les longues distances ont fait admettre ce Genevois parmi les partants.

Coup d'œil sur le lot de concurrents qui se mettra en ligne, samedi prochain, dans la grande course classique de vingt-quatre heures.

De toutes les épreuves sur piste figurant au calendrier annuel du sport cycliste, le Bol d'Or est la seule qui ait conservé son caractère. Toutes les autres se sont trouvées modifiées profondément, leurs conditions ont subi une altération due à l'évolution constante d'un sport où le progrès tient sa large place, et surtout l'introduction de l'entraînement mécanique qui a bouleversé complètement la plupart de ces manifestations.

Le Bol d'Or, au contraire, a gardé toute sa saveur des vieux souvenirs qu'évoque sa glorieuse histoire. Tel il se disputait en 1894, année de sa création, tel il se dispute aujourd'hui. Et j'en connais qui, accoudés autour des balustrades, ressentiront samedi soir une douce émotion, et se croiront reportés de douze ans en arrière, au spectacle de la ronde automatique des coureurs tournant inlassablement dans le sillage silencieux des tandems.

Le lot de cette année, à défaut de la quantité, est extrêmement remarquable par la qualité

On l'a déjà dit, le lot des concurrents de cette année est un des plus remarquables dans l'histoire de la course, et je ne vois guère pour lui être comparé que le champ de 1900, alors que, grâce à la coïncidence du meeting de l'Exposition, les allocations de la course atteignirent des sommes fantastiques.

Ainsi que le comporte le règlement, une sélection de huit coureurs s'alignera samedi prochain. Comme cela a toujours été le cas dans une épreuve qui nécessite des frais considérables, la quantité ne peut y être, mais la qualité lui supplée avantageusement. Sur les huit champions en ligne, on n'en remarque pas moins de cinq ayant une chance indéniable et qui se disputeraient la place de favori si une cote sérieuse était établie. Quand j'aurai dit que les trois autres peuvent prétendre à fournir une course plus qu'honorable, sinon à remporter la victoire, on conviendra que le champ est superbe.

Nous allons d'ailleurs, si vous le permettez, passer rapidement en revue les titres des huit hommes qui le composent, en commençant par les cinq « étoiles » auxquelles je viens de faire allusion. Prenons-les par ordre alphabétique.

Cinq grands favoris.

Voici d'abord *Marcel Cadolle*, transfuge de l'amateurisme, dont il fut jusqu'à l'an dernier inclus, l'indiscuté champion de longue distances, sur route comme sur piste. Il a débuté cette saison dans les grandes épreuves professionnelles par ce vrai coup de maître qui consistait à enlever la glorieuse course Bordeaux-Paris, après avoir fini second très près du vainqueur, dans Paris-Roubaix. C'est un crack, un vrai, peut-être mieux à son aise encore sur la piste que sur la route. Sa performance dans le récent « Tour de France » trop mauvaise pour être exacte, et due à des circonstances spéciales, sera certainement effacée par lui samedi et dimanche prochain.

Nous avons ensuite *Henri Cornet*, dont la forme nous stupéfia au début de l'année, alors qu'il gagnait brillamment Paris-Roubaix, après s'être montré deux mois durant imbattable sur piste. Le courageux petit bonhomme était alors fin prêt, trop prêt, même, et c'est une excellente chose pour lui qu'une abstention forcée dans le Tour de France l'ait contraint à un repos salutaire. Je m'attends à lui voir faire une très belle course.

Sans hésitation aucune, la même chose peut être dite de *Lucien Petit-Breton*, dont la saison, beaucoup moins dure et moins chargée que les précédentes, s'est bornée au seul Tour de France où il enlevait la catégorie des machines poinçonnées. Recordman du monde de l'heure sans entraîneurs (un des plus beaux exploits du sport cycliste), il a maintes fois prouvé sur piste ses qualités de vitesse et de tenue. Actuellement encore au service militaire qu'il termine dans quelques jours. Extrêmement brillant à ses jours, irrégulier à d'autres. S'il est dans la bonne période, sera terriblement dangereux pour le lot.

Sportsmen, saluez! Voici *René Pottier*, le héros du récent Tour de France et le champion presque invaincu des courses sur piste avec entraîneurs humains, celui qu'on peut, dans l'ensemble des opinions, considérer comme le vrai favori du Bol d'Or 1906. Redire les stupéfiantes prouesses accomplies en juillet dernier par ce crack de haute race sur la première partie du gigantesque tour serait ressasser une histoire encore présente à la mémoire de tous. Celui-là ne peut pas faire une mauvaise course; il faut simplement craindre pour lui, soit la fatigue résultant de sa randonnée de juillet, soit une tactique inconsidérée le poussant à se trop dépenser au début, comme il le fit l'an dernier.

Enfin *Louis Trousselier*, vainqueur du Tour de France en 1905 et digne rival de Pottier cette année dans la seconde partie de la longue épreuve, complète dignement cet incomparable quintette de champions.

L'homme est resplendissant de santé et de condition et fait montre d'une confiance illimitée. Contre lui, je vois seulement ce fait qu'il n'a jamais brillé sur piste. Pourtant le gaillard est de taille à nous étonner!

Et quand j'aurai cité les noms de *Ringeval*, *Samson* et *Jaeck*, qui complètent le lot, et ajouté qu'eux aussi peuvent nous surprendre, principalement le premier nommé, que je tiens pour un coureur d'avenir, j'aurai, me semble-t-il, suffisamment démontré que le Bol d'Or de 1906 n'a rien perdu de ses titres à être considéré comme le véritable championnat du monde des longues distances sur piste.

Victor Breyer.

Cadolle.
Vainqueur de Bordeaux-Paris 1906, l'ex-amateur invincible, obligé d'abandonner dans le Tour de France, veut reprendre sa revanche.

Ringeval.
Un coureur doué d'un cœur et d'une énergie à toute épreuve, qui n'a pas dit son dernier mot. Considéré comme un coureur d'avenir.

Trousselier.
A pris part à toutes les grandes épreuves sur route et sur piste, son passé le qualifie pour la première place.

Samson.
Le belge Samson est aussi un excellent coureur de fond, qui pourrait nous surprendre. S'est montré très énergique.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

LE REPOS HEBDOMADAIRE

Au premier abord, la loi de repos — mais pas de tout repos — dont l'application a commencé dimanche dernier, ne paraît guère susceptible d'inquiéter les chauffeurs, en tant que propriétaires de voitures. Leur mécaniciens seront considérés comme personnel domestique et, par suite, soustraits à l'application de la loi. Avouez qu'il ne serait pas drôle d'être contraint de se priver de sortie un jour par semaine à moins de confier sa voiture — et ses os — à un conducteur que le hasard pourrait faire imprudent ou maladroit.

Mais *quid* des garages? Va-t-on leur imposer la fermeture dominicale? Nous voilà forcés de ne plus sortir le dimanche, ou contraint à quitter Paris le samedi soir pour n'y rentrer que le lundi matin, à moins de laisser notre voiture pendant deux nuits le long du trottoir, à la garde des étoiles et des agents trop rares. Et quelle mine à aventures! — Impossible de rentrer hier soir, ma chère, le garage était fermé. J'ai été obligé de tourner toute la nuit autour de la place de l'Etoile pour ne pas m'endormir. Heureusement que j'avais fait le plein après dîner! Pourrait-on d'ailleurs faire le plein? Déjà les épiciers sont fermés, si les garages font de même, je plains le chauffeur imprévoyant qui n'aura pas mis sur son toit une dizaine de bidons de réserve. Il risquera fort de ne pas dépasser la côte de Suresnes.

Tout le monde n'a pas sa remise et son dépôt d'essence.

(Etablissements classés, catégorie 9.)

F. A. Wheel.

La balayeuse-arroseuse automobile.

LA BALAYEUSE-ARROSEUSE AUTOMOBILE

Grâce à l'automobile, bientôt n'existeront plus les antiques et incommodes balayeuses municipales, traînées par un cheval étique et répandant tout à l'entour poussière et boue. Les nouvelles balayeuses-arroseuses, propres et même élégantes, font ce travail en un temps très rapide et il faut espérer que bientôt les anciennes seront passées à l'état de pièces archéologiques.

UN CANOT A GLACE

Ce bateau bat, grâce à son moteur, tous les records établis jusqu'ici. Il peut faire 100 milles à l'heure. Il a 12 pieds de long et 3 pieds 4 pouces de large. Le moteur est placé en travers du bateau, au moyen d'une chaîne s'engrenant sur une roue de 30 pouces de diamètre.

Un canot automobile à glace.

CYCLISME

LES COURSES DERRIÈRE TANDEMS

Le vélodrome Buffalo et celui du Parc des Princes ont eu une excellente idée en remettant à leur programme des courses de demi-fond derrière entraîneurs humains. L'intérêt suscité par ces sortes d'épreuves est beaucoup plus puissant que celui que provoquent les rencontres derrière moteurs. Il est aussi plus sportif l'effort de l'homme tiré par des tandems que celui de l'acrobate aspiré par les moteurs. Les Pottier, les Cornet, les Seigneur — un coureur qui brillera bientôt dans ces matches,— fournissent des performances qui ne peuvent même pas être comparées à celles des Walthour, des Darragon, des Guignard.

Seulement, il faudrait songer à avoir d'excellentes équipes d'entraîneurs. On ne verrait plus de coureurs lâcher leur tandem, sous prétexte qu'ils vont plus vite seuls Le record serait vite battu et le cap des 50 kilomètres en 60 minutes rapidement franchi. Pourquoi ne pas admettre que des cyclistes ayant fait leurs preuves? L'autre jour, à Buffalo parmi ses équipes, Pottier en avait une qu'il n'a jamais pu garder plus de 50 mètres... et pourtant les tandemistes « en mettaient » de toutes leurs forces. Mais hélas! ils n'avaient que de la bonne volonté! Les bons coureurs ne se mettront au tandem que s'ils continuent d'y trouver profit.

Jacques Mortane.

Blanchemaison champion du Mans.

LE GRAND PRIX PEUGEOT

Les Grand Prix Peugeot sont terminés. La course du Mans a été gagnée par Blanchemaison, qui remporta la course disputée, sur le parcours Le Mans-Noyen. Le Mans (60 kilom.), avec une réelle facilité. A aucun moment, il ne fut inquiété par ses adversaires et termina dans un état de fraîcheur extraordinaire.

LES COURSES A NIMES

Le vélodrome de Nîmes vient de donner une réunion de courses fort intéressante et qui fut vivement appréciée par le public venu en foule pour voir une épreuve de 20 kilomètres derrière motos qui réunissait les engagements de Grégory, Santeni, Mostacci et Gardet. Grégory triompha. Payan prenait part à la fête et il fut longuement applaudi pour sa belle performance du Tour de France.

Le départ d'une course derrière motos à Nîmes.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 26 août au 1er septembre.

AUTOMOBILE

Coupe du Matin. — Classement général : 1. Pellegrin, Sire, Bardin, Paquette, Didier, Dumont, Renaux (dead-heat), 8. Dubois, 9. Pelisson, 10. Siaud, 11.Pons, etc.

CYCLISME

Dimanche 26 août.

Buffalo. — *Scratch* : 1. Friol, 2. Dupré, 3. Hourlier.

50 *kilomètres, derrière tandems*: 1. Pottier (1 h. 2 m. 26 s. 1/5), 2. Passerieu, à 2 tours, 3. Seigneur, à 4 tours.

30 *kilomètres, derrière moteurs* : 1. Simar (25 m. 16 s. 1/5), 2. Germain, 3. Dussot, 4. Rugère.

Jeudi 30 août.

Buffalo. — *Essai de record de l'heure sans entraîneurs*: Seigneur fait 40 kilom. 675, ne battant pas le record de Petit-Breton de 41 kilom 110.

Scratch : 1. Dupré, 2. Heller, 3. Thuau.

Match Darragon-Walthour. — 1re manche (10 kilom.) : 1. Darragon (8 m. 17 s. 3/5), 2. Walthour. — *2e manche* (20 kilom.) : 1 Walthour (24 m. 10 s. 4/5), 2. Darragon (arrêté). — *Belle* (15 kilom.) : 1. Walthour (12 m. 28 s.), 2. Darragon, à 150 mètres.

ATHLÉTISME

Dimanche 26 août.

Fête des Sports de Gentilly. — Vétérans (5.000 m.) : 1. Joannet (17 m. 46 s.), 2. Segers, 3. Mathlin.

Handicap (2.000 m.) : 1. Romanet (175) (5 m. 41), 2. Méphisto (110), 3. Veillen (125).

Course de l'heure : 1. Siret (17 kilom. 620), 2. Orphée (17 kilom. 610), 3. Neveu (17 kilom. 350), 4. Bouchard (abandonné).

Critérium de l'heure marche : 1. Fantou (12 kilom. 005), 2. Figniez (11 kilom. 755), 3. Garnier (11 kilom. 580).

200 mètres haies : 1. A. Vauconsant (28 s. 4/5), 2. Mosnier, 3. Naulot.

AVIRON

Dimanche 26 août.

Championnat de France — 4 rameurs : 1. R. C. de Paris, 2. Sporting Dunkerquois, 3. C. N. de Libourne.

1 rameur : 1. De la Plane, 2. Beurrier, 3. Rochesani.

2 rameurs: 1. S. C. de Dunkerque, 2. C. N. de France.

8 rameurs : 1. S. N. de la Basse-Seine, 2. R. Castillonnais.

HIPPISME

Mardi 20 août.

Dieppe. — *Prix d'Amphitrite* : (2.400 m.). — 1. Punta Gorda, à M. J. Lieux (Parfrement), 2. Arabie, 3. Mlle Marguerite. (8 partants.)

Mercredi 29 août.

Saint-Cloud. — *Prix Flush* (trot attelé) (2.800 m.) : 1. Jockey, à M. Abel (Choisselet), 2. Divette, 3. Dagobert. (7 partants.)

Jeudi 30 août.

Dieppe. — *Prix d'encouragement* (3.000 m.). — 1. Islandais, à M. Ducuron (Stern), 2. Moucheron, 3. Lucifer. (7 partants.)

Critérium de Dieppe. — 1. La Belle II, à M. Chan (Bellhouse), 2. Anémone II, 3. Zathar. (9 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

L'*Annuaire de l'U. S. F. S. A.* vient de paraître. Bientôt il sera non seulement dans les mains des nombreux unionistes, mais aussi dans celles de tous ceux qui, à un titre quelconque, suivent le mouvement athlétique. Signalons le code de chronométrage, le réglement et le tableau des records français, tout en regrettant qu'on ait omis celui des records du mode. Les codes de base-ball, de courses à pied, de concours athlétiques, de cricket, de croquet, de cross, d'épée, de fleuret, de football, de golf, de hockey, de lawn-tennis, de paume, de natation, de pelote basque, de water-polo rendront de réels services aux sportsmen, d'autant plus qu'ils sont mis entièrement au point et établis en conformité avec ceux des fédérations étrangères. On se procure cet annuaire au Secrétariat de l'Union, 34, rue de Provence, Paris contre 50 centimes. 85 centimes par la poste.

ATHLÉTISME

AUDACE BIEN AMÉRICAINE

Aux Etats-Unis le conseil des écoles de Cleveland vient d'avoir l'idée audacieuse de créer une école pour les parents. Ils pourront y compléter leur éducation professionnelle, comme le faisaient jusqu'ici les jeunes gens dans les cours d'adulte.

Imaginez un conseil de pédagogues français qui, après en avoir longuement délibéré, dise aux parents des élèves de nos lycées : « Vous êtes bourrés d'excellentes intentions. Vous vous chargez seuls de l'éducation de vos fils.

Eh bien, croyez nous, vous n'y entendez pas grand'chose. Avec les meilleures intentions vous accumulez les fautes ; on ne saurait trop vous le reprocher. Vous n'avez jamais à les éviter. Nous allons donc, si vous le voulez bien, vous enseigner la manière d'élever vos enfants ; car elle exige beaucoup de science et de réflexion. »

Un tel langage déchaînerait un scandale épouvantable. Vous n'y pensez pas, monsieur! — Hélas! non, du moins pour le moment. C'est pourquoi longtemps encore les adolescents français se farciront la tête de mille connaissances inutiles et éphémères, goûteront deux heures de repos illusoire pour douze heures de travail éreintant, apprendront que la culture de leur corps est utile, mais qu'ils n'ont pas le temps de s'y adonner, et se sauront destinés, dès le berceau, « à l'Ecole Polytechnique ».

Fernand Bidault.

L'arrivée des vainqueurs de Rennes à la nage

LA TRAVERSÉE DE RENNES A LA NAGE

Le sport de la natation enthousiasme décidément le public. L'énergie et le courage des athlètes qui le pratiquent est souvent soumis à de terribles assauts.

La traversée de Rennes à la nage donna lieu à une belle lutte entre Pierry et Marx qui arrivèrent dead-heat, ayant effectué le parcours de 3 kilomètres en 1 h. 2 m. 45 s. Le vent contraire empêcha une plus grande vitesse.

LE TOURNOI D'ESCRIME DE ROCHEFORT

Le tournoi d'escrime de Rochefort avait réuni de nombreux engagements. Parmi les tireurs, plusieurs avaient une réelle valeur La victoire revint à M. de Cuitré, du 3e dragons. C'était la seconde fois que M. de Cuitré tirait en public : la première fois il avait remporté le championnat de Rouen

M. Cirotteau, 2e du tournoi de Rochefort, et le capitaine Rivol 6e.

HIPPISME

LA RÉOUVERTURE PARISIENNE

La Campagne de Normandie vient de prendre fin. Après Trouville-Deauville, qui nous a révélé une fois de plus la forme dangereuse des chevaux anglais, Dieppe a été pour l'écurie Lieux l'occasion d'un nouveau triomphe dans le Prix d'Amphitrite avec Punta Gorda, la vieille jument qui bien souvent fut un redoutable adversaire pour Maintenon devenu fameux.

A leur tour, les hippodromes parisiens vont rouvrir leurs portes. Chantilly d'abord et son cadre merveilleux, Saint-Cloud, Maisons-Laffitte, Longchamp successivement verront leur pesage et leur pelouse à nouveau foulés par tous les sportsmen que cet entr'acte de Normandie avait privés d'un de leurs plaisirs favoris.

Un des grands événements de cette réouverture sera l'inauguration du nouvel hippodrome du Tremblay, dont nous avons déjà donné la description.

C'est le mercredi 19 septembre qu'aura lieu la première réunion. Des courses plates seront exclusivement disputées sur les pistes construites selon les dernières méthodes perfectionnées.

Actuellement tout est terminé : les baraques du Pari Mutuel sont installées, le starting-gate aussi. Les tableaux d'affichage ont été essayés et ont donné d'excellents résultats.

Il ne reste plus qu'à chasser du milieu de la pelouse les deux compagnies de perdreaux qui malgré les travaux y avaient élu domicile.

Paul Mégnin.

Le Lieutenant de Libran.

UNE MYSTÉRIEUSE AFFAIRE

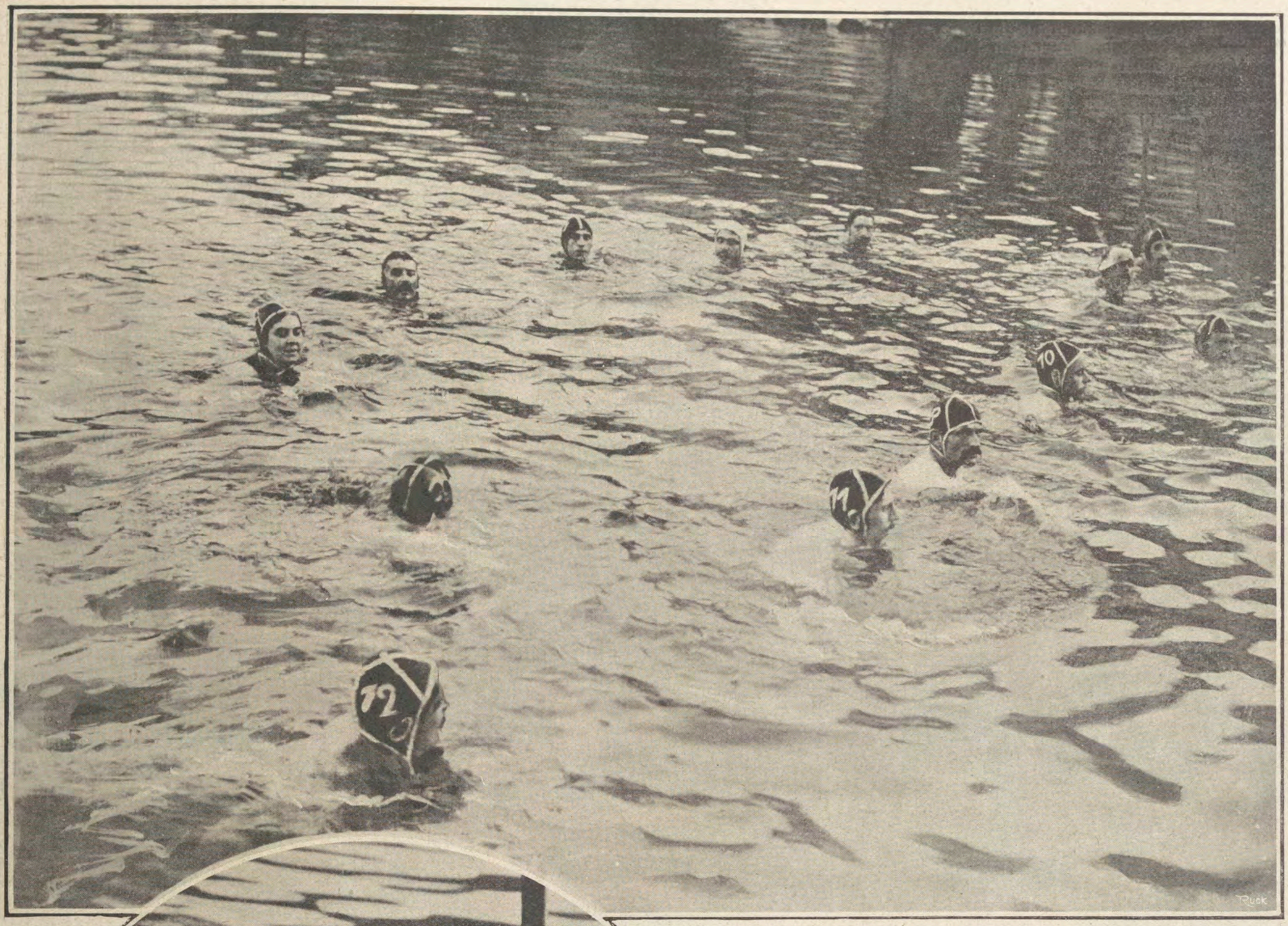
Le lieutenant de Libran, fils de l'amiral, vient d'être victime d'une mort tragique. Il fut trouvé près d'Aix, où il était en manœuvres, dans un ruisseau, avec des blessures. On croit à un assassinat. Cet officier était un brillant cavalier qui avait remporté de nombreux trophées dans les divers Concours Hippiques et dans les militarys.

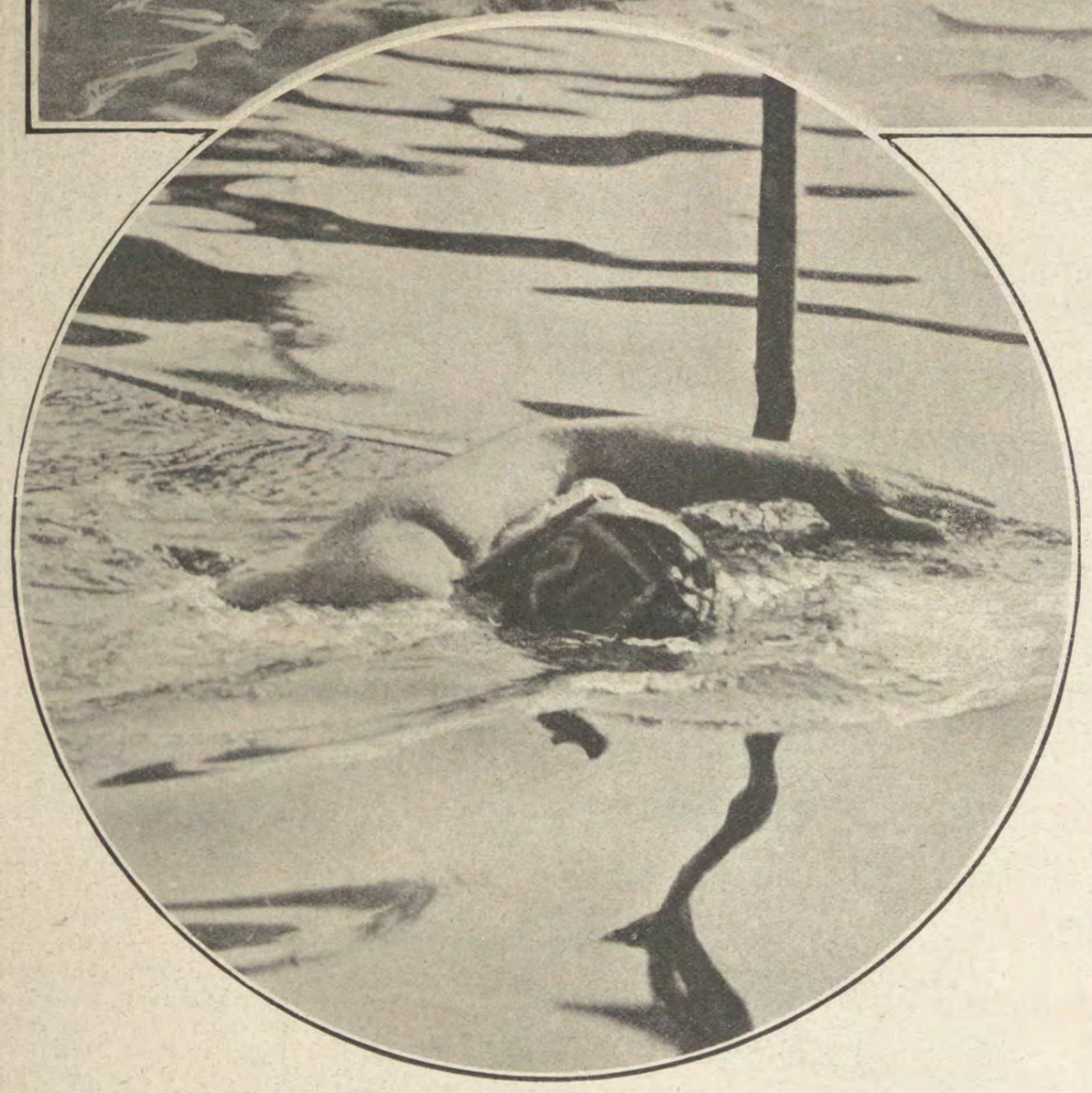
LE CONCOURS HIPPIQUE D'URIAGE

La coquette station thermale d'Uriage vient d'être égayée par le spectacle d'un concours hippique. De nombreux et excellents cavaliers de la région y prirent part. Des performances brillantes y furent accomplies et décidèrent quelques officiers à venir prendre part, l'an prochain, au Concours hippique de Paris.

Le saut d'une haie dans le Prix de la Coupe.

LE BOL D'OR DE NATATION





Burgess.

Burgess, de son over-arm-stroke puissant, gagna l'épreuve, étant le seul à ne pas abandonner, et prouvant qu'il possédait une dose d'énergie surhumaine.

Le départ.

A 6 h. 19 m. 43 s., le 1er septembre, fut donné le départ de cette épreuve inédite. 14 concurrents y prirent part et nagèrent dans la Marne, à Joinville-le-Pont, dans une piste de 250 mètres.

Quels rapports entre cette épreuve et la traversée de la Manche ✦ Les rares incidents de ces vingt-quatre heures « sur piste » ✦ Deux athlètes ont confirmé leurs qualités vraiment exceptionnelles ✦ Burgess ✦ Holbein ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

Favorisé par un retour inattendu du beau temps, le championnat de fond natation s'est couru du samedi 1er septembre au dimanche 2 septembre, à Joinville.

Cette épreuve avait réuni un lot assez nombreux de nageurs, pour la plupart peu qualifiés pour une course aussi dure, car, excepté Burgess et Holbein, deux spécialistes du grand fond, aucun des hommes inscrits n'avait jusqu'alors fait preuve de l'énergie et de la qualité nécessaires pour tenter, avec quelques chances de succès, un record aussi pénible. Aussi, dès le départ, on pouvait prévoir avec quelque certitude, le résultat final. Et les favoris de cette épreuve étaient dans l'esprit des sportsmen éclairés, les deux premiers, Burgess et Holbein.

Quel enseignement pourrons-nous donc retirer de cette manifestation sportive qui peut être considérée, comme des séries éliminatoires pour la finale, c'est à-dire la traversée du détroit ?

Ceci tout d'abord : c'est qu'elle était, au point de vue sportif pur, tout à fait inutile, puisque les hommes qui se sont classés en tête étaient déjà considérés comme les meilleurs.

Quant à Bougoin et Paulus, nous savions à l'avance que, pour prétendre à égaler le record fameux du capitaine Webb, l'un est trop jeune, l'autre trop vieux. Ils ont accompli l'un et l'autre des performances honorables : que l'un attende d'être arrivé à son complet développement musculaire, et que l'autre se résigne à la retraite.

Mais, vraiment, quels rapports existent donc entre cette exhibition et la traversée du « Channel » ?

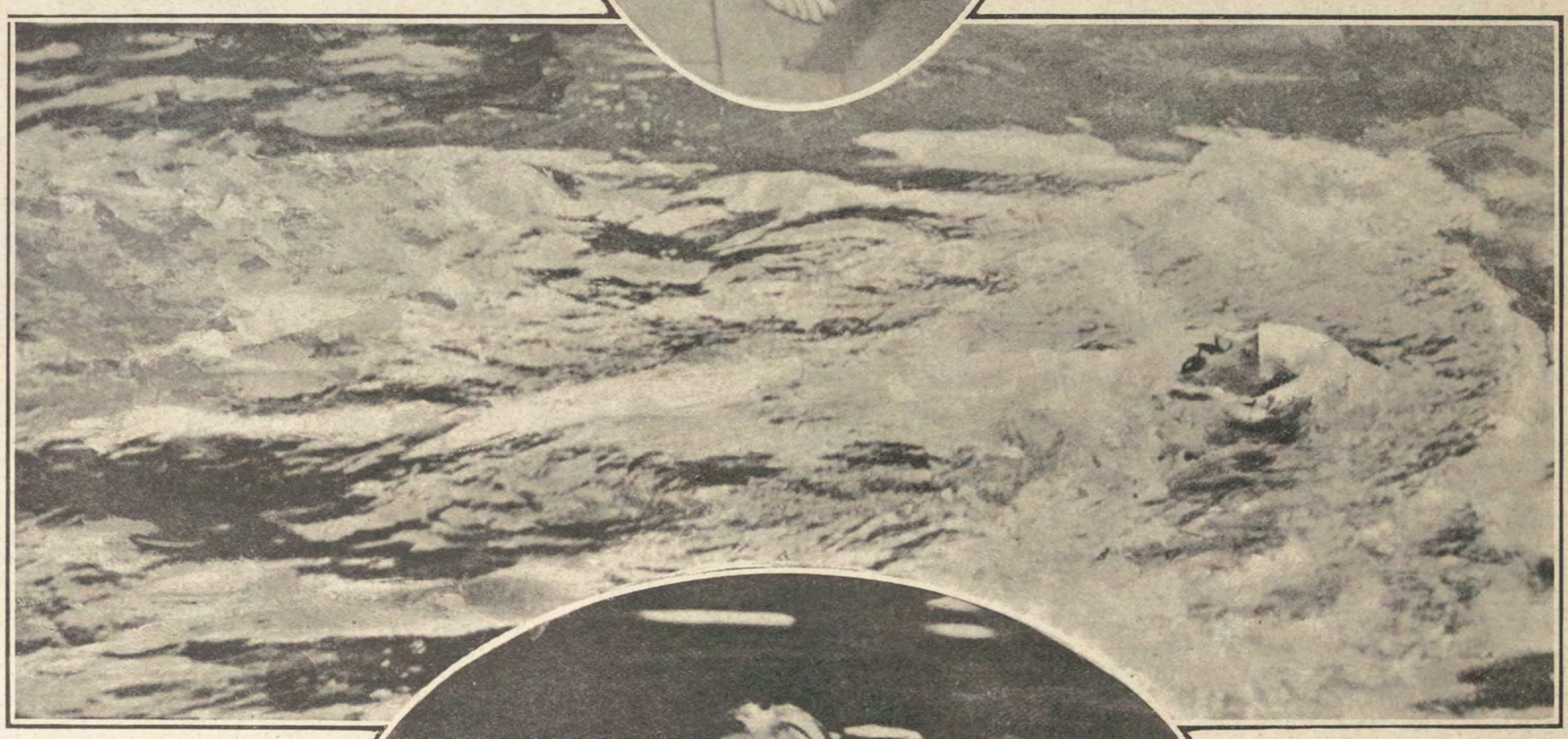
Comparaison avec la traversée de la Manche D'un côté le vent, les courants, le froid, le flot, aucun point de repère, aucun repos, l'isolement.

De l'autre, un bassin abrité, une température dans l'eau de 21 degrés minimum; point de courant, puisque s'il génait dans un sens, il aidait dans l'autre; une eau calme, pour ainsi dire morte, la possibilité de suivre exactement un tableau de marche, des encouragements des spectateurs et surtout ceci, qui supprimait presque entièrement l'intérêt, la facilité de se reposer six heures sur vingt-quatre.

Aussi, peut-on dire que entre les vingt-quatre heures de Joinville et la traversée de la Manche, il y a au moins autant de différence qu'entre vingt-quatre heures sur un vélodrome quelconque et vingt-quatre heures sur route.

Le spectacle était curieux, pendant la nuit l'insuffisance même de l'éclairage, ajoutait encore au pittoresque. D'un côté, l'île Fanac, où les riverains semblaient s'être donné rendez-vous, de l'autre, sur la rive même de Joinville, les tribunes assez peu remplies au milieu, la piste délimitée, par des cordes garnies d'oriflammes, éclairée par deux lampes à arc.

Burgess, après sa victoire.
Dans la même semaine, après avoir tenté deux fois la traversée de la Manche, Burgess a réussi, en outre, à gagner la course de 24 heures, terminant seul et couvrant la distance extraordinaire de 44 kilom. 600 m.



Holbein ne nage que sur le dos.
Le valeureux nageur de fond n'est sorti, de l'eau, qu' au bout de 18 h. 5 m. 5 s., et a abandonné.

Les concurrents Un bras sort de l'eau avec violence, c'est Burgoin, parti comme pour la traversée de Paris. « Vas-y, Bougoin ! », clament ses partisans, couchés sur la berge. Le jeune nageur va couvrir, en s'arrêtant plusieurs fois, 27 kilom. 560 en 16 h. 17 m. 15 s. Une forme noire, couchée sur le dos, presque entièrement immergée, avance lentement, mais régulièrement.

C'est Holbein, qui, pendant 18 h. 5 m. 16 s. sans défaillance, sans effort apparent, sans sortir de l'eau, continue cette nage sur le dos qu'il est le seul à exécuter avec une aussi grande souplesse.

Miss Burnett s'en va tout doucement tantôt à la brasse, tantôt sur le dos, maintenant son effort pendant quatorze heures, avec une energie rare chez une femme.

Mais celui qui fait incontestablement l'admiration de tous par l'aisance, la vigueur de ses mouvements c'est Burgess. Et quand on pense que deux fois déjà dans la semaine le champion anglais a donné un effort aussi considérable, que deux jours auparavant il nageait plus de dix-huit heures sans repos, et dans des conditions autrement pénibles, on ne peut nier que ce soit vraiment l'homme du moment, et que si la Manche doit-être traversée ce sera par lui. Jusqu'à la dernière minute, son coup de jambe est resté puissant et souple, son bras gauche fendant l'eau avec la même force jusqu'à la dernière minute aussi, il gardera toute sa présence d'esprit.

L'homme qui, après avoir nagé vingt-deux heures, est capable de la plaisanterie que fit Burgess de faire deux tours, une ombrelle à la main, sous prétexte que le soleil le gênait, est vraiment le champion incontesté.

Certes, Bougoin aussi a montré que, dans quelque temps, il pourra prétendre à de tels exploits, ne s'étant arrêté que par suite de la rupture d'un vaisseau sanguin. C'est l'homme qui vient.

Espérons que, pour la récompense de ses efforts répétés, le champion anglais réalisera enfin ce qui sera pour lui le couronnement d'une carrière glorieuse, je veux dire la traversée Douvres-Calais. C'est ce que lui souhaitent tous les sportsmen qui ont suivi avec tant d'intérêt les performances de cet athlète admirable.

LAURENT DREVET.

Miss Burnett.
Miss Burnett a fait preuve d'une grande énergie, en restant dans l'eau plus de quinze heures.

HARVARD CONTRE CAMBRIDGE

L'équipe d'Harvard.
Le team d'Harvard est composé de superbes athlètes. Ils viennent de remporter une victoire retentissante en Amérique, en battant le huit de Yale.

Un match sensationnel d'aviron — De Putney à Mortlake — Cambridge contre Harvard

Après sa dernière victoire sur Oxford, l'équipe de Cambridge reçut un défi émanant de l'Université d'Harvard, la meilleure équipe de 8 des Etats-Unis.

Les Cantabs relevèrent naturellement ce défi, et c'est aujourd'hui que, de Putney à Mortlake, parcours classique, les équipes se disputeront chèrement la victoire.

Depuis près d'un mois, les adversaires s'entraînent avec énergie à Bourne End. Leur travail était suivi avec un intérêt d'autant plus vif qu'il y a quelques années, une équipe d'Harvard fut battue par Cambridge sur le même parcours, succombant de trois longueurs. Aussi le public se passionne-t-il peut-être encore plus pour cette rencontre que pour celle d'Oxford-Cambridge.

Spectateurs enthousiastes suivant l'entraînement des équipes.

Glass et Richardson d'Harvard ont été, ces jours-ci. obligés d'interrompre leur entraînement. L'un par suite d'un accident au genou, l'autre parce qu'il souffrait de l'estomac. L'équipe yankee est, de ce chef, fort handicapée et son coach est inquiet sur l'issue de la rencontre, d'autant plus que les Cantabs, bien entraînés par M. Esombe, provoquent l'admiration de tous les connaisseurs par leur homogénéité. Cambridge est grande favorite, et nous serions très étonnés si la victoire lui échappait aujourd'hui.

Jacques Mortane.

L'équipe de Cambridge.
Sauf de légères modifications dans la composition du team, les Cantabs, qui se rencontrent, aujourd'hui, avec l'équipe d'Harvard, seront les mêmes que ceux qui battirent, cette année, les Oxonians.

LA FIN D'UN CRACK

L'histoire d'une poulinière — Ce qu'il arrive parfois aux « réformés » — Quelques anecdotes — Une gloire de notre élevage — Une fin glorieuse

La grande jument française Plaisanterie vient de mourir. Fille de Wellingtonia et de Poetess, née au haras de La Chapelle, chez le vicomte de Dauger, elle a fourni une carrière remarquable, glorieusement poursuivie par sa descendance.

Son histoire est légendaire. Elle avait été achetée comme yearling par MM. Bouy et Th. Carter. Elle appartenait à la vente du lot de Menneval, qui eut lieu, au Tattersall, le 1er septembre 1883. Le souvenir de cette enchère est encore présent à la mémoire de tous les sportsmen qui y assistèrent.

Parmi les bêtes mises en vente, se trouvait une pouliche encore peu formée, d'allures insignifiantes, et que personne ne semblait considérer. On l'appelait Plaisanterie. Après bien des hésitations, elle fut adjugée pour 825 francs à Th. Carter, qui en prit livraison sans grand enthousiasme. M. Bouy, qui avait chez Carter un certain nombre de chevaux médiocres, accepta volontiers la co-propriété de la pouliche.

Ils n'eurent pas à regretter leur acquisition. Pour ses débuts, Plaisanterie gagnait à Caen le Prix du Premier Pas. Dans le Grand Prix de Dieppe, malgré une surcharge de dix livres, elle faisait dead-heat avec Barberine ; une nouvelle victoire dans le Criterium lui faisait gagner à deux ans 51.350 francs.

Par une malchance extraordinaire, Plaisanterie n'était engagée dans aucune des grandes épreuves classique de 1885. Elle ne put donc y tenir le rôle que les victoires faciles aux réunions de printemps, au Bois de Boulogne et à Chantilly, pouvaient faire espérer à ses propriétaires. Malgré cela elle fut classée à la tête de sa génération.

Plaisanterie.

Fille de Wellingtonia et de Poetess, née au haras de la Chapelle. Plaisanterie, qui fut l'une des meilleures juments françaises, vient de mourir.

Une carrière exceptionnelle

Toujours accompagnée dans le paddock, souvent même jusqu'au poteau du départ, par son jockey favori, elle gagna une série ininterrompue d'épreuves jusqu'au jour où il fut décidé qu'elle irait remplir en Angleterre ses engagements dans le Cesarewitch et dans le Cambridgeshire. Ses deux courses furent deux victoires. Elle remporta le premier handicap de deux longueurs, avec 48 kilos, contre le lot formidable de 21 concurrents. Dans le second, elle était top-weight des chevaux de son âge. Avec 56 kilos elle réglait aisément le célèbre Bendijo et des bêtes de la valeur de Thébais, Fulmen, Barberine, etc.

A trois ans, continuant la progression ascendante de ses succès pécuniaires, elle gagnait le joli denier de 242.050 francs. Comme presque tous les chevaux extraordinaires Plaisanterie devait finir sa carrière de racer d'une façon lamentable. A quatre ans, son entraînement devenait extrêmement difficile, et un matin, à l'exercice, en prenant un galop, elle s'arrêtait, boiteuse des deux jambes de derrière. Malgré les soins qui lui furent prodigués, et on comprend que rien ne fut ménagé en vue du rétablissement d'une bête de cette valeur, Carter ne put jamais la remettre en état.

Elle passait désormais dans la classe des poulinières.

A vrai dire, Plaisanterie n'a jamais été battue. Ni sa vigueur, ni sa forme ne l'ont trahie une seule fois, mais surtout les forces de son jockey, le pauvre Carlyle, depuis longtemps miné par la phtisie qui devait l'emporter. Ses bras n'étaient plus assez solides pour maintenir la jument à sa véritable place.

A la fin de sa carrière, Plaisanterie, montée par Hartley, obtint de nouveaux succès qui prouvent ce que nous venons d'avancer.

Dans le double event du Cesarevitch et du Cambridgeshire, son record fut presque égalé mais sans l'être par Foxhall, qui portait une livre de plus qu'elle dans la première, mais une livre de moins dans la deuxième épreuve. Roseberry, qui avait réussi le même succès en 1876, avait quatre ans et portait des poids très inférieurs à ceux de Plaisanterie et de Foxhall.

Si l'on considère que les lots formidables qu'elle a battus n'ont jamais été réunis depuis, même d'une façon approchante, on peut affirmer hautement que Plaisanterie fut une des meilleures bêtes qui aient jamais été présentées sur le turf.

La mort de M. Bouy rendit obligatoire la liquidation de son écurie de courses, et, le 19 juin 1886, Plaisanterie, étant donné le mauvais état de ses membres, fut retirée, faute d'enchères, après une mise à prix de 200.000 francs.

Elle resta donc la propriété de Mme Bouy et de Th. Carter.

Les Anglais ne pouvaient manquer de nous enlever une poulinière aussi remarquable. Après plusieurs surenchères fort animées, elle fut adjugée, à Chantilly, par le marteau de M. Lyon-Chéri, pour la somme de 600.000 francs, à Sir Tatton Sykes, un des premiers éleveurs d'Angleterre qui l'envoya au haras de Sledmere.

Plaisanterie appartenait donc, en somme à cette catégorie des « réformés » illustres qui, lâchés par leur premier propriétaire sur leur mauvaise mine ou à la suite d'une mauvaise impression, leur firent regretter, plus tard, un mouvement de vivacité.

Il est curieux de rapprocher de son histoire, que nous venons de relater, celle de Nubienne. Il faut, pour cela, remonter un peu haut dans les annales du turf.

Nubienne, par Ruy-Blas et Nice naquit en 1876, au haras de La Celle-Saint-Cloud, chez M. Delâtre, et fut achetée par M. Edmond Blanc, pour la somme de 17.000 francs.

A trois ans, Nubienne gagnait 205.200 francs et finissait première dans le Grand Prix de Paris, en 1879. Son père, Ruy Blas, avait d'ailleurs été vendu dans des conditions plus curieuses encore.

Né en 1874, par West-Australian, chez le duc de Morny, il fut acquis, après le décès de son propriétaire, par un amateur, M. Porte, pour la modeste somme de 900 francs et mis aussitôt à l'entraînement chez Henri Jennings. Ceci se passait au mois de juin. L'entraîneur Jennings, n'ayant rien pu en tirer, conseillait, en septembre, à M. Porte de s'en débarrasser. Il la vendit à l'amiable pour 3.000 francs et ne fut pas peu étonné lorsqu'il apprit qu'Henri Jennings avait participé de moitié dans l'achat.

L'ancien propriétaire de Ruy Blas eut l'explication de l'affaire lorsque le cheval terminait sa troisième année, remportant pour 114.850 francs de prix, parmi lesquels le Grand Prix de Bade.

Le mystère était dévoilé.

Rappelons-nous l'histoire, plus récente de Finasseur, qui, après ses victoires dans le Prix du Jockey Club et dans le Grand Prix de Paris, rapportait 600.000 francs à M. Michel Ephrussi, qui l'avait acheté 6.000 francs seulement à une des réformes annuelles du haras de M. Edmond Blanc.

La descendance de Plaisanterie

Une nombreuse descendance venait confirmer la valeur de l'excellente poulinière que fut Plaisanterie. Elle a donné notamment Childwick, dont nous connaissons deux produits célèbres : La Camargo et Clyde. Raconteur est issu d'elle également.

Les filles de la célèbre jument ont eu des destinées moins brillantes. Nous voulons parler de Saint-Adresse et de Topiary. On peut attribuer cette sorte de dégénérescence à l'alliance de son sang avec celui de Saint Simon, ce qui fut peut-être une erreur de Sir Talton Sykes. Tout autre étalon aurait sans doute donné de meilleurs produits. C'est une cause de plus pour l'élevage français des regrets qu'il lui faut éprouver d'avoir vu Plaisanterie passer en Angleterre.

Chose bizarre à noter, aucun de nos étalons français ne fut appelé à la saillir, et c'est seulement d'étalons nationaux anglais qu'elle eut ces produits qui firent la fortune de son propriétaire.

Enfin, détail curieux, caractéristique de l'engouement qu'avaient alors les éleveurs anglais pour Plaisanterie, elle atteignit, le jour de la vente, ainsi que nous le disions plus haut, la somme de 600.000 francs, chiffre énorme, si l'on considère qu'une poulinière ne porte qu'une fois l'an, alors qu'un étalon, dont c'est le prix moyen, peut faire vingt saillies et plus par an.

Les Anglais, d'ailleurs, n'eurent pas à regretter le débours d'une somme aussi considérable pour l'acquisition d'une bête qui, en faisant la gloire de leur élevage, fit indirectement celle du nôtre.

FRANC-PICARD.

Les Courses de Dieppe et de Baden-Baden

Pendant les dix derniers jours d'août les chevaux français se partagent entre Dieppe et Baden-Baden — Notre collaborateur fait quelques remarques au sujet des performances confirmées par les aînés et des débuts des jeunes dans la Seine-Inférieure —

Plus heureux que Deauville, Dieppe aura eu du beau temps à part entière. Le contraire se produit généralement; c'est donc un juste retour des choses qui nous tombent d'en haut. Le meeting se montra plein d'agrément, puisqu'aux charmes bien connus du soleil, s'ajouta un sport des plus satisfaisants. Les exploits des deux ans à Dieppe sont moins sensationnels qu'à Deauville; pourtant des chevaux d'avenir y débutent ou s'y révèlent. Le parcours de chemin de fer est facile pour les écuries de Chantilly; aussi les entraîneurs sont-ils assez enclins à poser les premières questions à des pensionnaires de choix, sur un terrain moins encombré que ceux des environs de Paris où sur les

Héraldo.

Second du Grand Steeple de Dieppe. Monté par le comte d'Orgeix, le cheval du baron de Labeau est tombé et a été remonté.

courtes distances *turba ruit* ou *ruunt*.

En 1905, nous avons un second, derrière Rocher Guillaume, dans le Prix du Pollet, Montlieu qui devait remporter le prix Delâtre et avoir l'honneur de battre un Maintenon ... privé de maturité. Dans le criterium de Dieppe, Belle Fleur, dont on disait merveille, succomba d'une encolure contre Citadelle II, au vicomte d'Harcourt. Ypsilanti, non placé, devait être le meilleur du lot.

Du côté des aînés, Maximum préludait à sa prochaine victoire du Gladiateur en remportant le prix de Pourville sur Rama, petit succès en attendant un grand trophée ravi sans peine à Gouvernant. Un autre fils de Châlet, Monsieur Périchon, a remporté cette année la même épreuve, et Punta Gorda, qui battait Novice, en 1905, a eu raison dans le Prix d'Amphitrite de pouliches en vue de l'année. Ce sont toujours les mêmes qui se font tuer.

Ce sont toujours ceux qui ont des attaches avec nos vieilles races qu'on voit sur la brèche dans des circonstances identiques et... ardues. Le sang anglais fait merveille tant qu'il s'agit de vitesse et de précocité; mais lorsqu'il est question de durer, il faut s'incliner devant la résistance des dépositaires de nos vieux sangs français. Et quand ce n'est pas ce sang qui a l'éloquence des résultats, c'est le modèle du pur sang tel qu'il était il y a quelque vingt ans et non des anglo-saxons dont le snobisme comme les exigences du sport-tripot conseillent la confection. Punta Gorda est bien dans le type des bonnes juments d'autrefois, dont on n'a que trop perdu le modèle. Où sont toutes celles qui se seraient jouées d'elle à l'époque du Prix de Diane? Où est la gent lymphatique des tôt formées, tôt détruites.

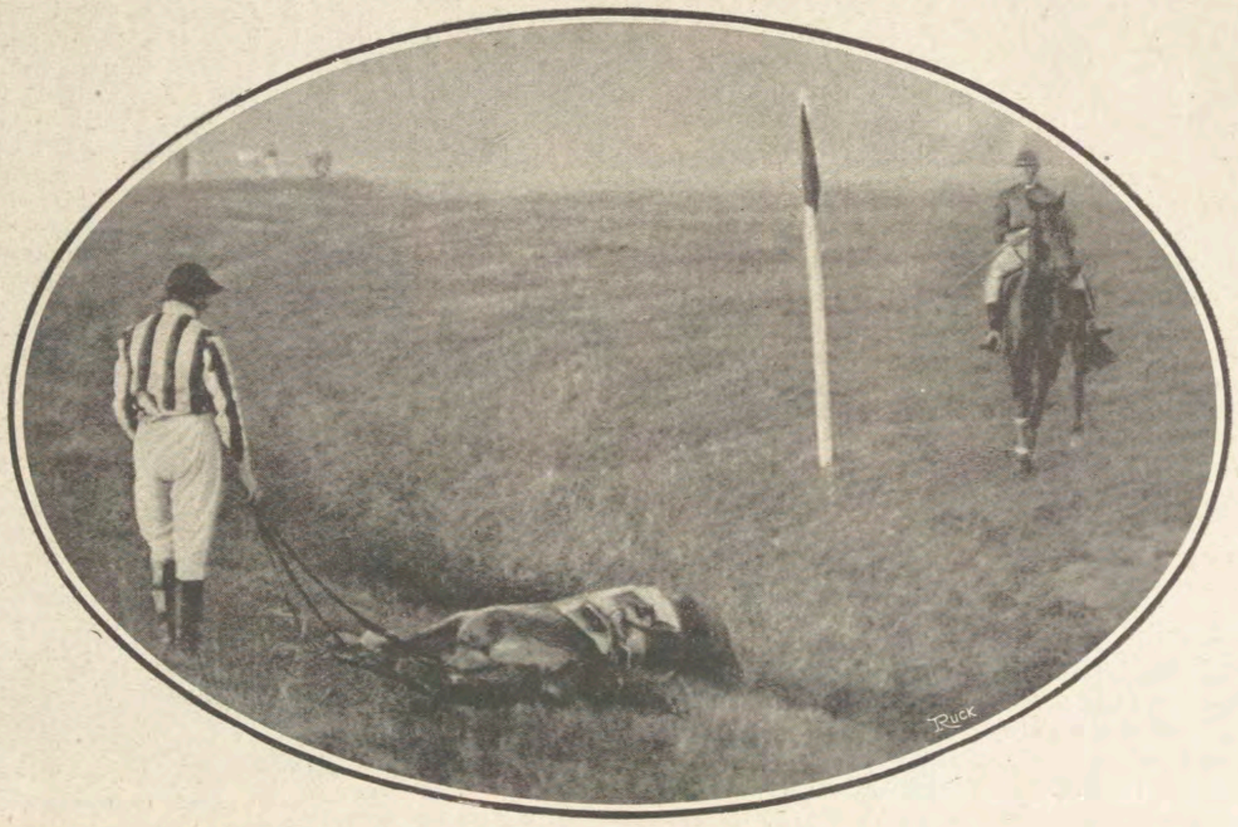
Héraclée

par Gulliver et Hurry, à M. R. Fenwick, montée par son propriétaire, a fini première dans le Grand-Steeple de Dieppe, après s'être dérobée et après avoir été ramenée.

Punta Gorda n'ayant pas l'auréole du Prix de Diane, Maintenon se trouvait un peu déconsidéré d'en avoir été approché à un écart de poids d'âge, lors de leur rencontre de Maisons. Après le Grand Prix de Deauville, on fit la grimace en pensant que le vainqueur du Derby n'aurait pu se jouer d'une jument « de cet ordre » en lui rendant presque l'année, seulement! Après l'Amphitrite, on doit reconnaître que Punta Gorda est dans une forme remarquable, alliée à une haute qualité; elle rend aisément vingt-huit livres pour l'année à Arabie, dont la dernière course est une victoire à Deauville. Des juments du Prix de Diane, comme Niche et Blue Fly sont loin en recevant bien mieux que l'année, qui s'équilibre par dix livres, tout au plus, à cette époque; il y a vingt et un et vingt-quatre livres d'écart.

Le public des courses a appris à raisonner; il s'est enfin, pour son bien, affranchi des classifications et des étiquettes, affranchissement auquel nous avons opiniâtrement travaillé; il sait que certains chevaux s'améliorent et se transforment, tandis que d'autres parviennent vite à leur apogée et déclinent encore plus rapidement. Les sportsmen perdent peu à peu aussi ce gobage outré des grandes épreuves qui faisait qu'un gagnant de Derby était un animal plus prestigieux qu'un Elf ou qu'un Maximum. Le classicisme est aujourd'huit réduit à de plus justes proportions, et c'est vraiment tant mieux, pour l'honneur du raisonnement comme pour la défense des intérêts du parieur. Comme il a coûté cher, le cheval qui avait un nom, qui pouvait se présenter déchu, sur trois pattes et sur lequel pourtant on pensait exécuter dans le ring le grand air de la foire d'empoigne parce que ce nom était inscrit en lettres d'or dans les annales du turf! N'a-t-on pas eu l'imprudence de payer naguère pour ce pauvre Finasseur qui n'était plus l'ombre de lui-même.

Une autre bonne leçon est celle donnée par Maintenon aux doctrinaires instantanés. Peut-être consentira-t-on, à l'avenir, à accorder un peu de temps aux cracks, comme nous l'avons demandé à l'époque des Poules.



La chute d'Espéranza.

Espéranza était le grand favori. Il eût gagné sûrement s'il n'était tombé au dernier tour, alors qu'il était seul en course avec Héraclée. Au moment où il tombait, Faria dérobait, puis tombait, était remontée et finissait troisième.

Il y a place pour tout le monde, sous le soleil du turf.

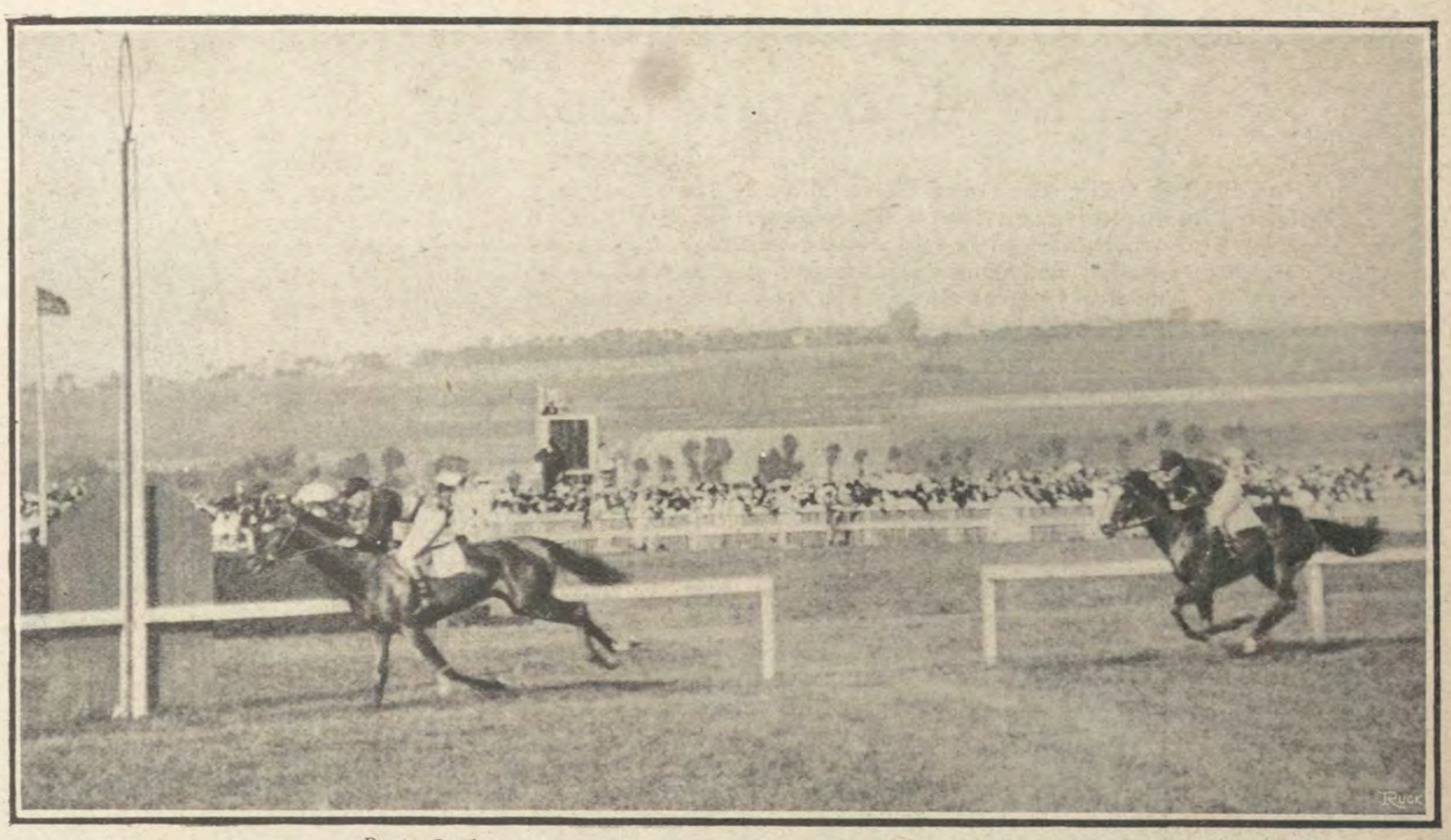
Dieppe est assez fort, il a une assez vieille clientèle, sa proximité de Paris est assez grande pour supporter vaillamment la concurrence de Bade. Cependant, les aficionados se partagent en habitués du « vieux château » et en fervents du « château d'Arques ». C'est tout ce qui nous reste de la féodalité ! D'aucuns se trempent dans la mer et obéissent à leurs habitudes patriotiques ; d'autres se retrempent dans les souvenirs du vieux Bade d'avant la guerre (ce ne sont pas les plus fermes) ; ils s'imaginent ressusciter l'époque où le duc de Caderousse-Grammont, le roi de la gentry, montait aux côtés d'Artur Talon, ou bien tenait le drapeau du baron de la Rochette.

Il y a dans la salle des balances, à Auteuil, une reproduction d'une vieille gravure de 1863 à 1865 ; sur la piste d'Iffezeim, devant les tribunes d'un genre antique, toutes les personnalités de l'époque sont réunies, groupées çà et là. J'étais à Bade en 1863, encore enfant ; mais certaines choses se gravent profondément dans la mémoire des petits, comme sur une cire molle. Tout ce que j'ai vu alors est beaucoup plus présent à mon esprit que des événements qui datent d'une dizaine d'années. Je puis dire que tout ce monde, où il y a tant de disparus aujourd'hui, je l'ai approché, je l'ai connu, et je conserve un souvenir de ce meeting si brillant et d'un si haut cachet d'élégance.

Le Bade de l'Empire, qui donc le ressuscitera ? Quels sont les hommes qui pourront remplacer les protagonistes d'antan, à notre époque de nivelage à outrance et de débordement ploutocratique et démocratique, ces seules forces en présence, le « ton », qui est la signature de cette époque, a disparu.

En rappelant les Français parmi eux, les Allemands ne sont point parvenus à déblayer la cendre du passé. Après avoir boudé, la mode a décidé que Bade devait à nouveau faire fureur. Soudain, il ne fut plus chic de respirer loin de la Forêt Noire. Bourgeois, Deauville ; bourgeois, Dieppe ! Malheureusement, le talisman magique a fait défaut. Le prince de Sagan lui-même, qui aurait pu quelque chose, se trouvait empêché. Et Bade est resté un joli endroit, comme tant d'autres, où il y a des courses, comme ailleurs, une ou plusieurs sociétés, comme partout, où l'audition d'une langue étrangère est l'attrait particulier et comme l'unique curiosité pour les âmes simples.

SAINT-GEORGES.



Punta Gorda — Arabie

L'arrivée du Prix d'Amphitrite à Dieppe.

Elisine a mené devant Punta Gorda, Arabie, Blue Fly, Niche, Mademoiselle Marguerite, Bethsaïda et Préférée. L'ordre ne changeait pas, jusqu'à la ligne droite, où Punta Gorda se détachait, pour l'emporter de deux longueurs sur Arabie. Mademoiselle Marguerite était troisième.

Le Sportsman et la Finance

Deux questions importantes ont apparu sur notre horizon financier. La transformation de la banque d'Etat de Russie annoncée par une dépêche du *Temps*, démentie formellement par l'agent du ministère des finances de Russie à Paris et expliquée par une lettre du correspondant du *Temps* à Saint-Pétersbourg. La transformation n'est pas faite et ne se fait pas encore, mais elle est possible et même probable. Voilà où l'on en est et peut-être, quand paraîtront ces lignes, la question aura-t-elle avancé d'un pas.

Elle est des plus intéressantes pour les porteurs de fonds et de valeurs russes.

Si un groupe de banques allemandes et françaises constitue une banque de Russie en société privée dont notre Banque de France est le plus puissant exemple, cela indiquera tout au moins que les banques allemandes sont pleinement rassurées sur les conséquences de ce que nous appelons la révolution Russe. Et comme M. Mendelsohn, de Berlin, ne se lance certainement pas dans cette grosse aventure sans avoir l'oreille de son empereur, on voit d'ici quelle importance prend ce projet et quelles rassurantes perspectives il offrirait aux porteurs de fonds et de valeurs russes aujourd'hui si déprimés. Nous espérons qu'il sera bientôt officiellement confirmé.

Le relèvement du marché des Mines d'or est le second fait d'intérêt général qui appelle l'attention. Il est bien difficile aujourd'hui de nier que la baisse accentuée des Mines du Transvaal est due à la politique du nouveau gouvernement anglais beaucoup plus qu'aux circonstances industrielles. La meilleure preuve est que le relèvement de ce marché s'est dessiné au lendemain du vote de la nouvelle constitution. Le rendement de Witwatersrand augmente et touchera bientôt aux 500.000 onces d'or par mois qu'on n'osait pas rêver autrefois. Le mois de juillet a donné environ 492.000 onces, dépassant de 16.000 onces les rendements antérieurs les plus considérables. Il semble qu'actuellement il peut y avoir des positions d'acheteurs à prendre au comptant et à terme sur ce marché qui donneront de gros bénéfices. Mais en matière de spéculation surtout, la première condition pour réussir est d'agir rapidement, soit pour s'engager, soit pour se dégager. La causerie hebdomadaire de la *Vie au Grand Air* ne suffit pas ; il faut que nous soyons en rapports constants avec nos clients, et nous prions ceux qui voudraient opérer sur les Mines d'or de nous écrire.

Nous avons reçu le rapport semestriel de la *Société Mexicaine de lumière et de force*, sur lequel nous ne saurions trop insister. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* savent que les obligations de cette Société ont été recommandées par nous à cause de leur revenu élevé (un peu plus de 5 o/o) et de leur absolue solidité. Le rapport industriel constate un développement si brillant dans les affaires sociales, que les 49.200 chevaux de force prévus seront loin de suffire aux demandes de courant déjà faites et que le Conseil d'Administration a obtenu du Gouvernement des concessions de forces hydrauliques nouvelles qui lui permettront de porter sa production à 200,000 chevaux.

On sait que dans ces entreprises de lumière et de force électrique, les bénéfices nets augmentent très rapidement à partir d'une certaine production, les dépenses d'exploitation suivant alors une progression beaucoup plus lente. Les résultats dont nous avons les chiffres en mains nous permettent d'indiquer les actions de la *Société Mexicaine de lumière et de force* en vue d'une très forte plus-value. Ce titre est digne d'attirer l'attention des abonnés de la *Vie au Grand Air*, qui recherchent les placements à gros bénéfices. Le succès de la *Société Mexicaine de lumière et de force* est pour nous un encouragement à recommander les valeurs similaires dont nous avons parlé dans ces Causeries.

Nous avons déjà expliqué pourquoi, après mûres réflexions, nous avions préféré les obligations 5 o/o de ces grandes entreprises électriques aux obligations de lignes de chemins de fer. Nous trouvions dans ces affaires plus de solidité et surtout un avenir plus rapide et plus brillant. Nous ne nous sommes pas trompés. Plus le gage de l'obligataire est bon, plus l'obligation est avantageuse, à cause de la marge de plus-value qu'elle possède. Puis, quand on possède des obligations d'une entreprise, on la suit attentivement, on constate plus facilement ses progrès, et l'on peut s'intéresser aux actions au bon moment. C'est ce qui arrive aujourd'hui pour la Société Mexicaine, c'est ce qui arrivera demain pour la Société de lumière et de force de Rio de Janeiro, pour celle de Puebla, etc... Il y a sur toutes ces entreprises de très beaux bénéfices à réaliser.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

CORRESPONDANCE

R. D. 325. — *Nous vous signalons la hausse des actions de la fabrique des chaussures Frauenfeld. Nous vous avions envoyé des documents sur cette affaire après notre causerie du 16 juin dernier, et vous voyez qu'il a fallu bien peu de temps pour justifier nos prévisions. De 565 les voici à cent francs de plus-value environ. C'est bien un titre qui répond à votre recherche de valeurs susceptibles de forte hausse.*

A. M. Lille. — *Ne risquez pas votre argent dans des placements de ce genre, vendez vos titres C. M. Co Ltd pendant qu'il est encore temps : pour des industries de ce genre, l'Ouest du Canada est un pays encore trop neuf, les distances des marchés sont très grandes, et on nous informe que la direction de cette affaire laisse à désirer.*

H. R. Bordeaux. — *Si vous désirez placer votre argent dans des affaires foncières, achetez des actions Compagnie Agricole du Nil ou des actions de la Société Canadienne Alberta. — Les actions de la Hudson's Bay sont trop chères aux cours actuels.*

Méfiez-vous des affaires de spéculations immobilières dans les pays de l'Amérique du Sud.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI — *Le Gérant :* L. JARRIGE